
UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00023569693

tela

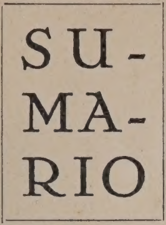
M. Jalikis

M. JALIKIS

SM

HISTORIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y DE SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

1925


SU-
MA-
RIO

PRÓLOGO

Uno de los fenómenos sociales más característicos de los tiempos modernos lo constituye el desarrollo extraordinario adquirido por las grandes ciudades. Arrastradas por una fuerza irresistible, cuyo aceleramiento parece acrecentarse día tras día, las poblaciones han ido formando inmensos conglomerados urbanos dentro de los que se opera una expansión cuyos límites, aun los más remotos, son difíciles de entrever.

En un principio, la ley de concentración, obrando exclusivamente en el sentido de la extensión, agrupó las poblaciones dentro de zonas asaz restringidas. Luego, a medida que las ciudades entraban en una faz más avanzada de desarrollo, esta ley no se limitó a producir concentraciones simplemente superficiales, sino que utilizó la tercera dimensión, es decir, la vertical, acumulando la población sobre múltiples planos sucesivos hasta engendrar los colosales rascacielos norteamericanos.

La primera consecuencia de esta evolución fué, naturalmente, la de crear una densidad de población, por unidad de superficie, notablemente exagerada.

Pero, a la vez que se acentuaba la centralización, una de cuyas consecuencias más perjudiciales fué la de tornar anormales y antihigiénicas las condiciones de vida, se operaba una reacción instintiva en los habitantes que luchaban contra esa compresión excesiva, dentro de espacios saturados de población. Esta reacción defensiva, favorecida, por rara coincidencia, con un florecimiento impresionante de los medios de transporte, fruto del progreso de la ciencia, ha dado origen a una evolución descentralizadora que se señala por la tendencia muy pronunciada de la población, a buscar, en el éxodo hacia las zonas excéntricas, condiciones de vida más favorables.

Hasta el presente, empero, ese movimiento centrífugo sólo se ha hecho sentir de una manera decisiva sobre la habitación y el pequeño comercio urbano. Los grandes focos de actividad humana: administración, bancos, casas de comercio, universidades, tribunales, etc., continúan, por el contrario, centralizándose cada vez más.

De esta suerte, el resultado actual de las dos influencias, la centrífuga y la centrípeta, parece ser una tendencia a la división de la ciudad en dos partes: una zona de actividad administrativa y económica, supercentralizada, donde se trabaja

intensamente; y otra zona de residencia vecinal que día tras día se disemina y gana en extensión.

Lógico es, pues, pensar que el próximo paso o etapa de esta evolución se traducirá en una descentralización progresiva de la primera de estas dos zonas, debido a los inconvenientes insalvables que ella motivará desde el punto de vista del movimiento interno de la población. No cabe duda que la tendencia a la dispersión de las actividades que hoy tienen lugar en la parte céntrica de la ciudad, ha de tener un efecto regulador y altamente eficaz, sobre el curso general del tráfico urbano.

Es, entonces, evidente que todos estos fenómenos, tan interesantes, de la evolución urbana, están íntimamente ligados al progreso y desarrollo de los medios de transporte que son, en realidad, los factores activos e indispensables de la evolución. Y, es por ello, que el papel económico y social de los medios de transporte, adquiere, cada día que pasa, un carácter mucho más esencial.

Convencido de la importancia de la misión que le incumbe a una gran empresa de transportes urbanos, como lo es la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Limitada, me ha parecido del mayor interés investigar si, efectivamente, las empresas que desde hace más de medio siglo realizan el servicio del transporte en común, en la ciudad de Buenos Aires, han llenado su misión, y, a la vez, determinar cuál es la importancia que ellas han tenido en el desarrollo prodigioso de esta Capital.

El estudio exigía, evidentemente, vastas y complejas investigaciones a fin de reunir la documentación necesaria que habría de ser lo más exacta y completa posible.

Al mismo tiempo, la obra debía aportar una contribución experimental a la nueva ciencia, de reciente aparición, el urbanismo; y presentar un cierto interés histórico y patriótico, desde que había de constituir una impresionante demostración de la magnífica vitalidad de este privilegiado país.

No obstante mi deseo de testimoniar la sincera admiración que siento por la prodigiosa potencialidad y desarrollo de la República Argentina, mi calidad de extranjero hízome comprender que no era yo el más indicado para escribir esta página de historia nacional y que, por lo tanto, debía reservar ese honor a un hijo de esta tierra. De ahí que ofreciera al señor Marino Jalikis, Secretario de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, Limitada, la ejecución de este trabajo no exento de dificultades y necesariamente complejo. Hoy tengo la satisfacción de presentarlo en el estudio que va a leerse y que atestigua en su autor un penetrante espíritu analítico y una preocupación minuciosa por la precisión y la exactitud de su obra.

Respetuoso de la modestia del autor, nada diré acerca del alto concepto que la obra me merece; pero estoy persuadido de que el lector apreciará el innegable valor de la misma; y así, los elogios que el señor Jalikis no dejará de recibir, serán una justa recompensa a la considerable labor que representa este estudio y un homenaje a la sincera finalidad patriótica con que ha sido llevado a cabo.

MARCELO RONGÉ.

Julio de 1925.



CIUDAD DE BUENOS AIRES
GRAFICO DE LA DENSIDAD DE POBLACION
AÑOS 1869 - 1887 - 1895 - 1904 - 1909
1914 Y 1924
Escala de densidad de habitantes por-hectarea
1 a 20
21 a 50
51 a 100
101 a 200
201 a 300
MAS de 300
AÑO 1869
AÑO 1887
AÑO 1895
AÑO 1904
AÑO 1909
AÑO 1914
AÑO 1924



PRIMERA PARTE

CAPÍTULO I

Población y planta urbana de la ciudad en 1869. — Los primeros ramales urbanos pertenecieron a los Ferrocarriles del Norte y del Sur y eran, más bien que tranvías, prolongaciones de las líneas ferroviarias.

Cuando, por disposición del Ministro Vélez Sársfield, bajo la Presidencia de Sarmiento, se llevó a cabo, en el mes de septiembre de 1869, el primer censo de la población de la República, no existía, en la Ciudad de Buenos Aires, entonces capital de la provincia del mismo nombre, ninguna línea de tranvía, a excepción de dos pequeños ramales que constituían algo así como una prolongación de los sistemas ferroviarios, a los cuales pertenecían.

El primero de estos ramales fué inaugurado el 14 de julio de 1863. Partía de la estación terminal del Ferrocarril del Norte, en Retiro, y llegaba, por el Paseo de Julio, hasta la calle Rivadavia. (Véase «El Nacional» y «La Nación Argentina» del 14 y 15 de julio de 1863, respectivamente).

El segundo, que fué librado al servicio público en el año 1866, (ver aviso del F. C. Sur en «La Tribuna» del 2 de febrero de 1866 y «El Nacional» del 6/2/1866) arrancaba de la Estación Constitución y llegaba, por la calle Lima, hasta la de Moreno, en la que existía algo así como una pequeña estación Central del Ferrocarril del Sur, donde se entregaban los equipajes y se vendían los boletos. Se ve, pues, que dichos ramales no tenían por objeto mover la población interior, sino, más bien, acercar, hasta la parte céntrica de la misma, a los pasajeros que llegaban o que partían, por los expresados sistemas ferroviarios.

En el año del censo de 1869, la ciudad de Buenos Aires contaba con 177.787 habitantes, incluyendo en esta cifra, una población fluvial de 6.383 personas.

Dichos habitantes se distribuían en 20 secciones, que correspondían a las mismas de la organización policial.

Hasta el año 1887, la ciudad estaba separada de los partidos de Flores y Belgrano, por las calles Boedo, Medrano, Rivera y el arroyo Maldonado, y su superficie total no era más que de 3936,47 hectáreas.

El siguiente cuadro demuestra cuál era, en 1869, la densidad de la población por hectárea, dentro de cada zona.

AÑO 1869

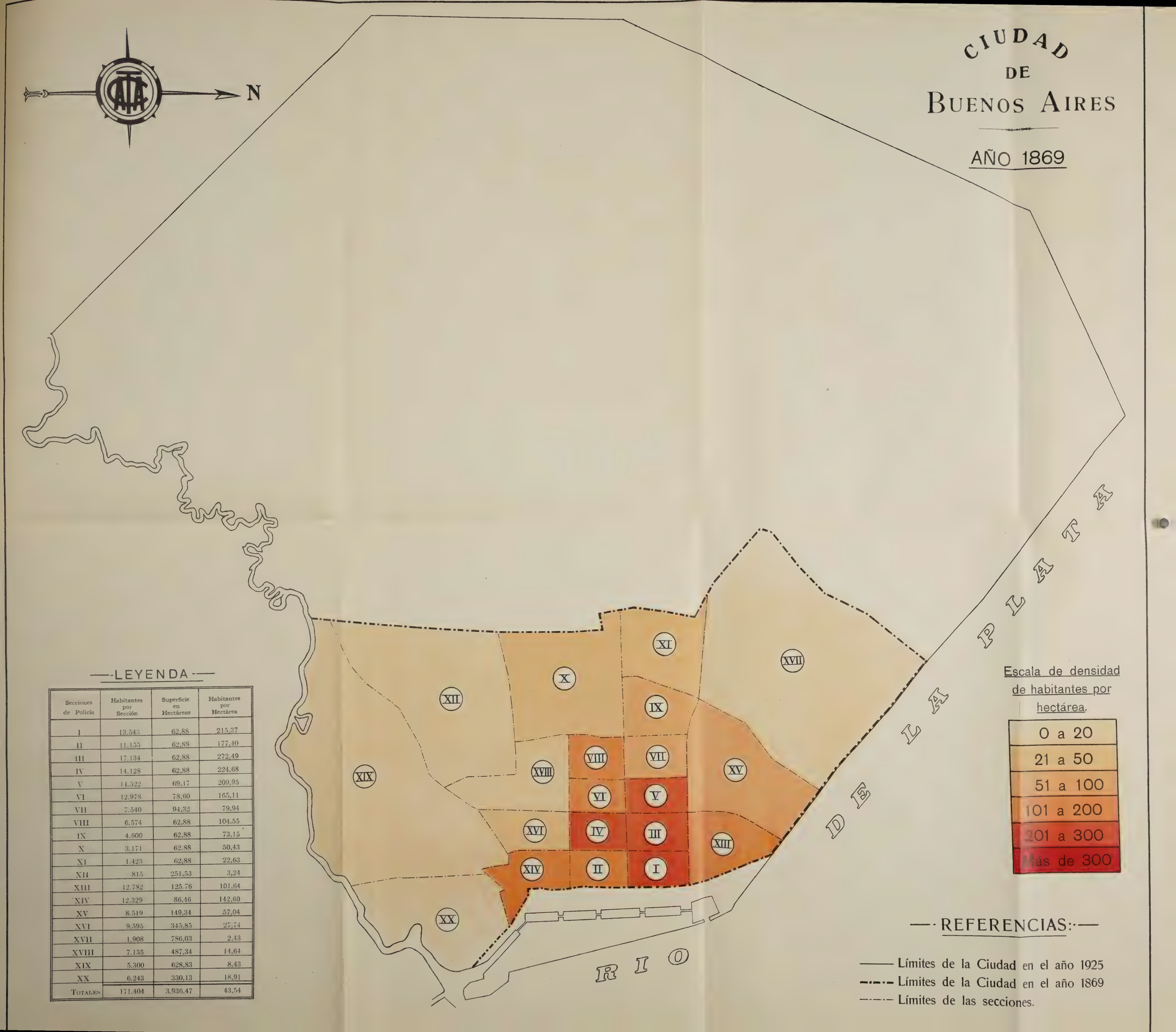
Secciones de Policía		Habitantes por Sección	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I		13.543	62,88	215,37
II		11.155	62,88	177,40
III		17.134	62,88	272,49
IV		14.128	62,88	224,68
V		14.522	69,17	209,95
VI		12.978	78,60	165,11
VII		7.540	94,32	79,94
VIII		6.574	62,88	104,55
IX		4.600	62,88	73,15
X		3.171	62,88	50,43
XI		1.423	62,88	22,63
XII		815	251,53	3,24
XIII		12.782	125,76	101,64
XIV		12.329	86,46	142,60
XV		8.519	149,34	57,04
XVI		9.595	345,85	27,74
XVII		1.908	786,03	2,43
XVIII		7.135	487,34	14,64
XIX		5.300	628,83	8,43
XX		6.243	330,13	18,91
		171.404	3.936,47	43,54
Población Fluvial		6.383		
		177.787		
FLORES				
Urbana	2.256			
Rural	4.323	6.579	10.582,81	0,62
BELGRANO				
Urbana	1.795			
Rural,	965	2.760	3.622,14	0,76
Población y superficie de Buenos Aires, comprendiendo Flores y Belgrano		187.126	18,141,42	

Para facilitar la comprensión de las comparaciones que se harán en el curso de este estudio, se ha creído conveniente agregar, al pie de este cuadro, iguales datos para los partidos de Flores y Belgrano, en razón de su incorporación posterior al territorio de la Capital Federal.

Las cifras contenidas en el precedente cuadro, han sido tomadas del Censo Nacional de 1869 (págs. 80 a 85). Debemos, sin embargo, hacer presente que las superficies que nosotros hemos adjudicado en este cuadro a los partidos de Flores y Belgrano, son bastante inferiores a las anotadas en el censo de referencia, lo que quizás se explique bien por la posibilidad de que en aquellos tiempos, estos partidos alcanzaran más allá de los límites que hoy tiene la Capital Federal o bien por errores de cálculo difíciles de aclarar en la actualidad. Nosotros hemos asignado a estos partidos la totalidad de la superficie requerida para formar el área que, según el Dr. Latzina, tenía la ciudad en 1887 (véase Censo Municipal de 1887, t. 1°, pág. 123), lo que concuerda, más o menos, con la superficie total que hoy tienen las circunscripciones que quedan más allá de la línea Boedo, Medrano, Rivera y el Arroyo Maldonado, que antes de 1887 formaba el límite divisorio entre la ciudad y la Provincia de Buenos Aires.

En todo caso, las superficies dadas a Flores y Belgrano por el Censo de 1869, deben ser descartadas al referirse a la fracción incorporada a la ciudad, porque esas superficies por sí solas formarían el área total que la ciudad ha podido tener en cualquier momento, hasta llegar al último Censo Nacional de 1914 en que figura lo mismo que en el Censo Nacional de 1895 y en los censos municipales de 1904 y 1910, con una superficie total de 18.584 hectáreas.

Hemos querido establecer cuáles eran, en 1869, el área, la población y la división política de la Ciudad de Buenos Aires, pues por dos razones fundamentales, este año nos va a servir de punto de arranque para nuestras comprobaciones. La primera porque a partir de ese año, datan las primeras estadísticas, sobre la distribución y densidad de la población de la Capital, y la segunda porque el año 1869 cierra el período de aislamiento en que, hasta entonces, debieron vivir los habitantes de los diversos barrios, debido a la falta absoluta de medios fáciles y económicos de transporte para comunicarse, no sólo entre sí, sino también con los pueblos circunvecinos, que ya por aquel tiempo empezaban a sentir la atracción ejercida por la mayor población urbana de la República Argentina.



Secciones de Policía	Habitantes por Sección	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I	13.543	62,88	215,37
II	11.155	62,88	177,40
III	17.134	62,88	272,49
IV	14.128	62,88	224,68
V	14.522	69,17	209,95
VI	12.978	78,60	165,11
VII	7.540	94,32	79,94
VIII	6.574	62,88	104.55
IX	4.600	62,88	73,15
X	3.171	62.88	50,43
XI	1.423	62,88	22,63
XII	815	251,53	3,24
XIII	12.782	125.76	101,64
XIV	12.329	86,46	142,60
XV	8.519	149,34	57,04
XVI	9.595	345,85	27,74
XVII	1.908	786,03	2,43
XVIII	7.135	487,34	14,64
XIX	5.300	628,83	8,43
XX	6.243	330,13	18,91
TOTALES	171.404	3.936,47	43,54

CAPÍTULO II

Implantación del verdadero tranvía en las calles de Buenos Aires. — La influencia del tranvía en las ciudades extranjeras.

Los primeros tranvías hicieron su aparición, en las calles de Buenos Aires, en el año 1870. Tres años después, ya existían seis Compañías en pleno funcionamiento, entre las cuales transportaron, en el año 1873, la cantidad de 12.150.568 pasajeros. Si se tiene en cuenta que esta cifra representa más de 56 veces la población de la ciudad, que era de 214.453 habitantes, se tendrá una idea cabal de la gran necesidad que tenía la población de un medio semejante de transporte, y de las facilidades y comodidades que éste le debió ofrecer, no obstante el estado rudimentario de la industria en aquella época.

Pero, antes de seguir con este análisis, quisiéramos hacer una pequeña incursión en el campo de la experiencia extranjera. Ella nos va a enseñar que la misma influencia que el tranvía tuvo entre nosotros, la tuvo antes en las viejas ciudades europeas y con mayores ventajas todavía porque, gracias a razones obvias que sería ocioso señalar por ser de todos conocidas, las agrupaciones humanas no llegaron nunca, en esta parte del mundo, al grado de intensidad alcanzado por los centros urbanos de los viejos continentes.

En las grandes ciudades de Europa, el tranvía llegó en hora propicia para contribuir a la solución del problema de la excesiva concentración urbana. Y decimos propicia, porque parece demostrado que, hasta el advenimiento del tranvía, ningún otro medio de locomoción tuvo la eficacia necesaria para decidir a los habitantes de las grandes urbes, a buscar, en las afueras, el aire, la luz y la higiene, de que carecían en los núcleos restringidos y excesivamente poblados que, hasta mediados del siglo XIX, caracterizaron a casi todos los centros urbanos de alguna importancia. Ya, en fecha tan lejana como el año 1800, la Ciudad de París, con una población de 547.756 habitantes y una densidad media de 167 personas por hectárea, tenía grandes distritos donde la población llegaba a la elevada cifra de 674 personas por hectárea. En 1861 esta cifra subió hasta 854 habitantes por hectárea, para bajar luego, en 1886, a 733, como máximum, gracias, en buena parte,

a la difusión del tranvía que, de los 19,5 kilómetros que formaban la red total de París, en 1861, llegó, en 1886, a tener una longitud total de 240,7 kilómetros de vía.

En el mismo período, los ómnibus ampliaron su red de 198,7 kilómetros, en 1861, a 223,1 kilómetros, en 1886. O sea un aumento de tan sólo el 12,3 % contra un aumento de 1.134,3 %, en el caso de los tranvías.

En 1921, París tenía 968,1 kilómetros de líneas tranviarias en la superficie: 104,1 kilómetros de vía subterránea y sólo 314,0 kilómetros de servicio de ómnibus.

Aquí debe hacerse presente que esta red de transportes se distribuye sobre toda la extensión del departamento del Sena, el París actual, cuya superficie es de 48.480 hectáreas.

El ómnibus, en París, (no hablamos del vehículo aislado, sino de servicios organizados), data del año 1854, y, si bien este medio de locomoción, entonces de tracción a sangre, sobre caminos que son de imaginar para la época, facilitó, en un principio, el traslado de la población, no fué sino después de la instalación de los tranvías, es decir, a partir de 1873, cuando el movimiento de dispersión adquirió en París, la importancia considerable que le obligó a ensanchar su superficie urbana de 3.402 hectáreas que tenía en 1855, a las 48.480 hectáreas con que cuenta en la actualidad.

La ventaja del tranvía de rodar sobre carriles, que le permitía salvar, con facilidad, el inconveniente de los malos pavimentos, y su mayor capacidad transportadora, lo impusieron, desde su aparición, como el medio más adecuado para el traslado, a distancia, de las grandes masas urbanas. La tracción eléctrica, aplicada a la industria 20 años después, hizo posible la prolongación, sin límites, de la red tranviaria, aumentó, aún más, su capacidad de transporte y acortó la duración de los viajes, en la medida de todos conocida.

La evolución progresiva de los transportes en común ha estado íntimamente ligada al desarrollo de la zona excéntrica de París. La población de esta zona que en 1891 era de 693.000 almas llegó a 955.692, en 1901; a 1.039.345, en 1906; a 1.266.000, en 1911; y a 1.505.219, en 1921.

A partir del año 1861 París vió aumentar la población de su zona céntrica en un 50 % y la de sus suburbios en algo más del 200 %.

Si insistimos sobre el caso de París, es porque no creemos que, en Europa, se pueda dar un ejemplo más típico y representativo de la íntima vinculación que existe entre el progreso de los transportes en común y las leyes demográficas que rigen la evolución de las ciudades, a saber: ley de concentración y de crecimiento vertical; ley de expansión periférica; ley de expansión suburbana y ley de crecimiento horizontal. Pero si se quisiera otro ejemplo, tendríamos el de Londres. En 1861 Londres tenía 2.803.000 habitantes y el círculo exterior 418.000; veinte años después, Londres tenía 4.000.000 de habitantes y el círculo exterior 1.400.000, lo cual significa un aumento de 50 y de 240 %, respectivamente.

CAPÍTULO III

El establecimiento de los primeros tranvías fué tenazmente combatido por la opinión pública. — Dificultades que hubo que vencer ante una oposición tan firme como equivocada.

Las primeras concesiones para el establecimiento de los verdaderos tranvías, destinados a mover la población dentro de sus propios límites, fueron acordadas por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en los años 1868 y 1869, a los señores Lacroze y Billinghurst, verdaderos pioners de la industria.

El otorgamiento de dichas concesiones se debe, principalmente, a dos hombres progresistas que tuvieron la clara visión del importante papel que los tranvías habrían de jugar en el progreso de la ciudad: nos referimos al Gobernador, don Emilio Castro y a su Ministro de Hacienda, don Pedro Agote, que firmaron las primeras concesiones y las primeras leyes sobre la materia.

El señor Pedro Agote, en la Cámara de Diputados, y el señor Marcelino Ugarte, en el Senado, consiguieron, tras enormes dificultades por las resistencias que el proyecto levantara en gran número de los mejores cerebros de la época, que la Legislatura de la Provincia votara la ley autorizando el establecimiento de los tranvías. El P. E. de la Provincia no era partidario de los tranvías, y, a los pocos días, devolvió el proyecto para que la Legislatura dijera si la ley era prescriptiva o facultativa. Una feliz coincidencia hizo que, al contestar la Legislatura el P. E. se hallara en manos de los mismos, que, con tanto ahinco, defendieran el proyecto en las Cámaras Legislativas. El señor Emilio Castro, era, entonces Gobernador Interino de la Provincia y el señor Pedro Agote, su Ministro de Hacienda.

Promulgada la ley el 26 de Octubre de 1868, el P. E. otorgó las primeras concesiones y llamando a su despacho a los concesionarios señores Lacroze y Billinghurst, los emplazó para que iniciaran las obras a la mayor brevedad.

Esta actividad del Gobierno tuvo la virtud de avivar la oposición que los vecinos y propietarios hicieran a la instalación de los tranvías y que haciéndose cada día más intensa, llegó a provocar una verdadera agitación. Tan viva y tan general fué esta oposición, que el Gobierno debió dar pruebas de una gran energía y decisión sosteniendo a los concesionarios, para evitar que la obra fracasara por los temores infundados que el pueblo abrigaba con respecto de los tranvías, a los cuales asignaba un poder destructivo y de obstrucción, que rayaba en lo diabólico.

Dice el señor Agote que «la lucha tomó enormes proporciones, que el Ministro de Hacienda se vió asediado por comisiones de vecinos que iban a protestar contra las concesiones hechas, alegando que el paso de los tranvías causaría perjuicios a las propiedades y toda clase de siniestros». «Su imaginación exaltada, sigue diciendo el señor Agote, les hacía ver muertos, por los atropellos, a los transeuntes y despobladas las calles por donde corrieran. Nadie quería convencerse de que los tranvías causarían el efecto contrario, como había sucedido en las ciudades en que se habían establecido.»

«Y lo peor de todo — agrega el señor Agote — es que todos estos raciocinios tenían cabida en hombres adelantados. Mi distinguido amigo, el doctor Nicolás Avellaneda, se me insinuó y aun escribió una esquela amistosa al Gobernador Castro, quejándose de haberse permitido que dos empresas de tranvías corrieran por la calle Moreno, donde tenía algunas propiedades.»

«Recuerdo — transcribimos siempre al señor Agote — que el señor Juan Martín Estrada, a quien no tenía el honor de conocer, se me presentó en el Ministerio a pedirme una conferencia en la que me demostraría, por el conocimiento que había adquirido en Europa de los ferrocarriles, los inconvenientes que tendría el tranvía proyectado por la calle Rivadavia.»

Entre las firmas que aparecen en las diversas solicitudes de oposición presentadas al gobierno, conviene destacar las de los señores Estrada, Unzué (después concesionario de tranvías), doctores Insiarti, Sixto Villegas, Jorge Atucha y otros que sería largo enumerar.

A pesar de toda esta oposición los empresarios llevaron a cabo las obras con una celeridad digna de encomio y, un año después, todo estaba listo para inaugurar el primer tranvía.

El domingo 27 de Febrero de 1870 fué el día fijado para la inauguración del tranvía del señor Lacroze, desde la esquina de Cangallo y Suipacha hasta la Estación Once de Septiembre. Se iba a dar el paso decisivo y se tomaron todas las precauciones para evitar los siniestros que se auguraban. El coche partió en medio de la mayor ansiedad, precedido a media cuadra de distancia, por un postillón que, con toques de trompeta, anunciaba la llegada del vehículo. El recorrido se hizo con toda felicidad, los temores se disiparon y, desde entonces, el tranvía quedó consagrado como uno de los medios de transporte más cómodo, más barato y más seguro a que podía aspirar una ciudad.

A partir de dicha fecha las inauguraciones de nuevas líneas se fueron sucediendo unas a otras y, pocos meses después, «La Prensa» el día 7 de Mayo de 1870, publicó un artículo en el que decía lo siguiente:

«Por fin cesará la opresión de los inquilinos. La población estará de felicitaciones, pues hasta puede consultar mejor las prescripciones de la higiene, tomando más extensión.

Gran parte de hermosos edificios recientemente construídos en los suburbios y llenos de comodidades, esperan, con sus puertas abiertas, a la masa de población de esta ciudad que ansía encontrar alojamientos cómodos y cuyos alquileres estén en proporción con sus rentas.

Con el tranvía del señor Lacroze queda llenada esta necesidad. Recorriendo las calles de Piedad y Cangallo llega hasta la de San Martín.»

CAPÍTULO IV

Año 1873. — Influencia ejercida por el tranvía en el desarrollo del Municipio de Buenos Aires.

Hemos visto la oposición y las dificultades que precedieron a la implantación de los tranvías: Veamos ahora cuál ha sido su progreso y su influencia en el desarrollo y configuración actual de la ciudad. Las fechas elegidas para estas comprobaciones corresponden a las de los diversos censos levantados por las autoridades nacionales y municipales, desde el año 1869 hasta la fecha.

Las estadísticas municipales comienzan a registrar el movimiento anual de los tranvías, a partir del año 1873. Analizando estas cifras se ve la necesidad suprema que la población tenía de semejante medio de transporte. Bastará mencionar que en este último año, es decir, cuando habían transcurrido solamente tres años después de implantado el sistema, la ciudad ya contaba con 6 distintas empresas que, en total, explotaban 122,3 kilómetros de vía. Los pasajeros transportados en conjunto, durante el año 1873, por las seis empresas de tranvías, llegaron, como se dice anteriormente, a la elevada cifra de 12.150.568, es decir, más de 56 veces la población que la ciudad tenía en aquella fecha. («Anuario estadístico 1891», pág. 228).

La ausencia de una estadística que consigne año por año los habitantes de cada sección, (esto sólo se hace cada vez que se levanta un censo), nos ha impedido establecer el efecto que, sobre la densidad de la población de los diversos barrios, tuvo el funcionamiento de los tranvías en los tres años a que hacemos referencia. El examen del plano de la red tranviaria de 1873 que publicamos, nos dará, sin embargo, la impresión de que esta influencia debe haber sido considerable, si se tiene presente que ya entonces el tranvía llegaba desde el centro hasta las zonas apartadas de la Boca, Barracas, Parque de los Patricios, Almagro, Palermo y a los pueblos de Flores y Belgrano, aun no incorporados al perímetro de la ciudad.

Para comprender mejor el gran esfuerzo que las Compañías debieron hacer a fin de llegar hasta estas zonas apartadas y los beneficios considerables que para el público debieron derivar de una política tan audaz como clarividente, bastará recordar que, en esa época, todavía existían los cercos de cina-cina en plena calle

Callao; que los transportes se hacían en grandes carretas tiradas por dos, tres y más yuntas de bueyes; y que, en diversas épocas del año, la ciudad quedaba aislada de los barrios circundantes por efecto del barro que la ahogaba.

Y aquí no podemos resistir a la tentación de transcribir el siguiente párrafo que aparece en la «Reseña de la fundación de los tranvías» de que es autor el señor Pedro Agote, anteriormente citado.

«Los caminos de acceso a la ciudad desde la Boca, Barracas, Flores, Belgrano y otros lugares inmediatos, eran punto menos que intransitables en invierno, por los desperfectos que hacían las carretas a consecuencia del barro ocasionado por las lluvias. Un paseo o viaje en carruaje a cualquiera de los lugares anteriores, además de las molestias consiguientes al pésimo estado de los caminos, por los saltos y tumbos de los carruajes, era costoso por el precio del transporte. Rara vez volvían aquéllos sin alguna lesión y todo esto estaba previsto en el flete del vehículo.»

Todo lo que antecede prueba que la política seguida por el tranvía, fué siempre la de adelantarse a las necesidades de la población y no la de seguir a su zaga como sucede en muchas otras de las actividades urbanas.


CIUDAD
DE
BUENOS AIRES
AÑO 1873.
N
RIO DE LA PLATA
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
XIII
XIV
XV
XVI
XVII
XVIII
XIX
XX
REFERENCIAS:
Vías de tranvías (a sangre.)
Límites de la Ciudad en el año 1925
Límites de la Ciudad en el año 1873
Límites de las secciones.

CAPÍTULO V

Año 1887. — Elocuencia incontestable de las cifras estadísticas en favor de los tranvías.

Después de ésto llegamos al año 1887, fecha del primer Censo Municipal. Aquí tenemos ya las cifras de densidad de cada una de las secciones del Municipio, lo cual nos permitirá apreciar el movimiento habido en la población de la ciudad durante los 18 años transcurridos entre uno y otro Censo.

La longitud de las líneas tranviarias en este año, era de 149,7 kilómetros. Los pasajeros transportados alcanzaron a 36.277.659, lo que quiere decir que cada uno de los habitantes viajó 90 veces en tranvía, durante el año, o, en otros términos, que los tranvías transportaron en sus coches, la población total de Buenos Aires, una vez cada 4 días.

La población de la ciudad en 1887 y su densidad dentro de cada una de sus 20 secciones, son las que figuran en el siguiente cuadro:

AÑO 1887

Secciones de Policía	Habitantes por Sección	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I	15.497	60	258
II	15.001	60	250
III	18.948	60	315
IV	17.845	60	297
V	20.411	65,50	311
VI	20.624	63	327
VII	14.586	66	221
VIII	17.942	66,60	269
IX	18.934	110	172
X	37.765	380	99
XI	11.349	154	73
XII	4.982	528,50	9
XIII	23.914	130	183
XIV	19.514	91,20	213
XV	39.267	280	140
XVI	17.660	91	194
XVII	14.515	900	16
XVIII	32.564	200	162
XIX	18.357	880	20
XX	24.498	277	88
	404.173	4.522,80	89,4
Población Fluvial	3.817		
Flores	15.575	10.150,48	1,5
Belgrano	9.810	3.468,14	2,8
	433.375	18.141,42	

(Censo Municipal de 1887, T. I, pág. 121. La diferencia que se nota en las áreas de los pueblos de Flores y Belgrano, comparadas con las del año 1869, obedecen al propósito de mantener para la ciudad el mismo total de hectáreas consignado en la página 123 de este censo. La incorporación de Flores y Belgrano al perímetro de Buenos Aires, fué resuelta por ley de 29 de Septiembre de 1887 y el plano que figura en el censo de este año ya indica el nuevo territorio. Las modificaciones que en este censo se han hecho en el área de las secciones que lindan con los nuevos territorios, quizás no sean ajenas a esta incorporación).

Comparando estas cifras con las del año 1869 vemos que las secciones centrales, que daban sobre el río, como las N.ºs 1, 2, 3 y 4, y las menos centrales, pero que también daban sobre el río, como las N.ºs 13 y 14 y donde, hasta entonces se había aglomerado la mayor parte de la población por la falta de medios fáciles y baratos de locomoción, sólo aumentaron, en los 18 años transcurridos, del 10 al 34 % en el caso de las cuatro primeras, y en el 87 y 58 %, respectivamente, en el caso de las dos últimas; la secciones que podríamos llamar intermedias como las N.ºs 5, 6, 7, 8, 15 y 16 aumentaron del 40 al 93 % con excepción de las N.ºs 8 y 15, algo más alejadas, que aumentaron en el 173 % y 361 %, respectivamente. Pero donde el aumento asumió proporciones realmente asombrosas es en las secciones que clasificaremos de suburbanas como las N.ºs 9, 10, 11, 12, 17, 18, 19 y 20 donde se registran aumentos que van del 137 al 1091 %.

Este distinto crecimiento se verá mejor en el siguiente cuadro:

	Habitantes por Sección		Aumento
	AÑOS		
Secciones centrales (hasta Libertad)	1869	1887	
N° 1	13.543	15.497	14 %
» 2	11.155	15.001	34 »
» 3	17.134	18.948	10 »
» 4	14.128	17.845	26 »
Secciones intermedias (hasta Andes)			
N° 5	14.522	20.411	40 %
» 6	12.978	20.624	59 »
» 7	7.540	14.586	93 »
» 8	6.574	17.942	173 »
» 13	12.782	23.914	87 »
» 14	12.329	19.514	58 »
» 15	8.519	39.267	361 »
» 16	9.595	17.660	84 »
Secciones suburbanas (hasta Boedo)			
N° 9	4.600	18.934	311 %
» 10	3.171	37.765	1091 »
» 11	1.423	11.349	697 »
» 12	815	4.982	511 »
» 17	1.908	14.515	660 »
» 18	7.135	32.564	356 »
» 19	5.300	18.357	246 »
» 20	6.243	24.498	292 »
Pueblo de Flores...........	6.579	15.575	137 »
» » Belgrano..........	2.760	9.810	255 »

En la apreciación de estas cifras debe tenerse en cuenta que, a pesar de que el censo de 1887 dice que las secciones de 1869 y 1887 son, con pequeñas diferencias, las mismas en uno y otro caso, hay algunas secciones que, en este último censo, figuran con un área muy distinta de la que se le asigna en el censo de 1869, especialmente las N.os 10, 11, 12, 15, 17 y 19, que aparecen con un área superior en mucho a la que anteriormente tenían, lo que no se explica muy bien después de la manifestación que hace el compilador del Censo en la página 120, del primer tomo, de que los límites territoriales no habían sido modificados entre uno y otro censo. Sin embargo, las secciones N.os 16, 18 y 20 figuran con un área muy inferior a las que anteriormente tenían y aún así, presentan los aumentos considerables del 84, 356 y 292 %. De no ser por estas importantes reducciones en sus respectivas áreas, los aumentos de estas secciones habrían sido mucho más considerables.

Aun dando a estas modificaciones de los límites seccionales toda la importancia que puedan tener, queda demostrado por las cifras que anteceden, que también en esta etapa del progreso demográfico de la ciudad, los tranvías jugaron un papel de significación, entre todos los factores que contribuyeron al impulso del progreso que dejamos consignado.

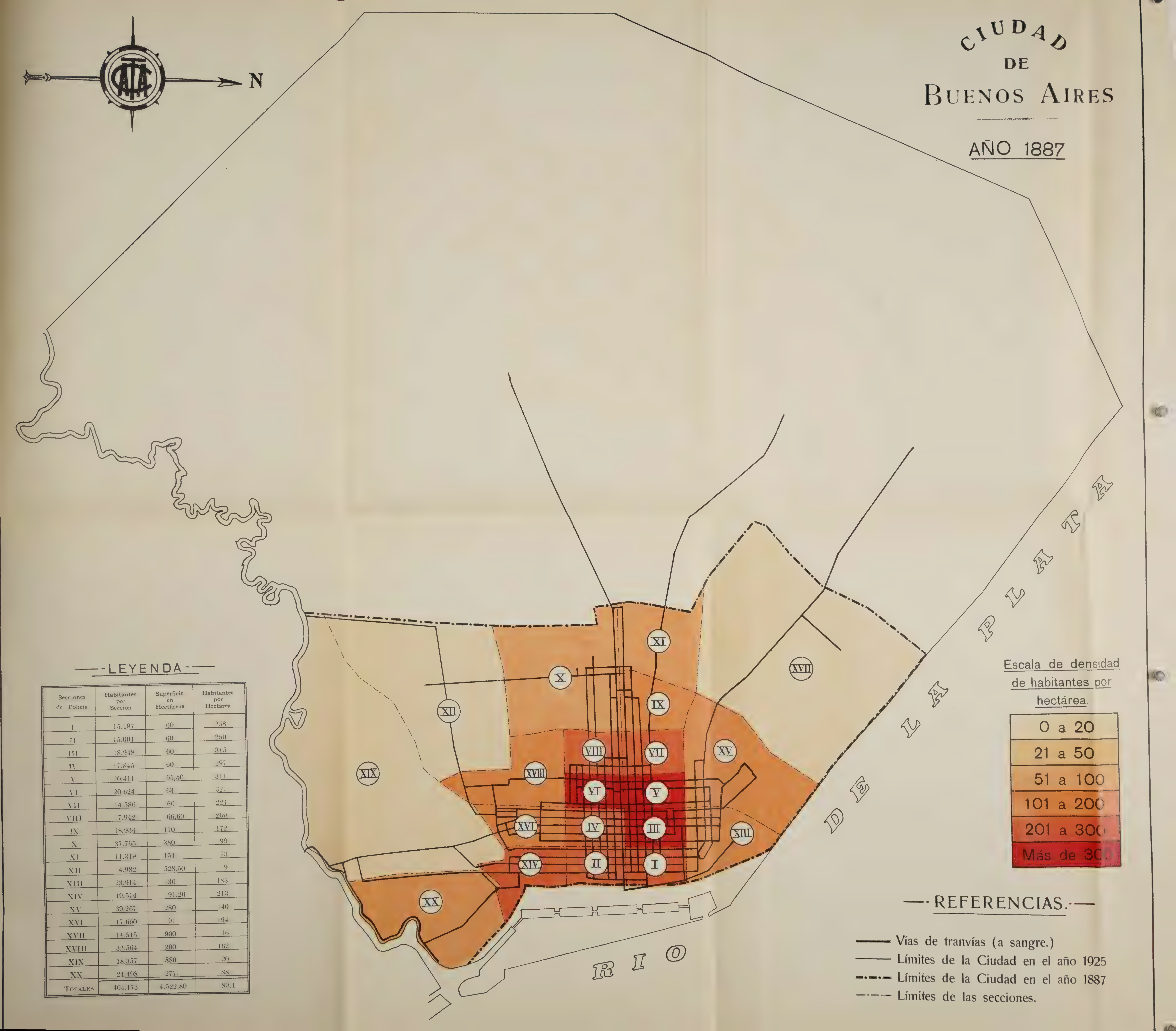
No cerraremos el capítulo del año 1887, sin antes destacar que también aquí los tranvías se adelantaron, en mucho, a las necesidades de la época.

El examen del plano que se acompaña indica, además de un mayor kilometraje, dos nuevas extensiones hacia zonas, diríamos casi carentes de población. Nos referimos a los ramales al centro de Belgrano y especialmente a los de la Chacarita y Puente Alsina. Este último se adelantó tanto a las necesidades de la población, que, recién instalado, debió ser rematado judicialmente, y después sufrió largas y frecuentes paralizaciones hasta el año 1906 (15 años después) de cuya fecha data el servicio regular que hoy sirve la zona de referencia.

La zona de Chacarita quedaba entonces dentro del partido de Belgrano y éste, a pesar de su gran aumento de población, no tenía más que 2,7 habitantes por hectárea; Flores tenía 1,5 habitantes por hectárea y la zona de Puente Alsina 9 habitantes por hectárea. En esta misma época, las zonas centrales tenían entre 183 y 327 habitantes por hectárea, como se puede ver en el plano respectivo.

La densidad de la población dentro del Municipio, es de 89,4 habitantes por hectárea. Si se toma en cuenta los nuevos territorios (Flores y Belgrano), que, a partir de este año, se incorporaron a la ciudad, resulta una densidad de 23,6 personas por hectárea.

La densidad media de las principales ciudades era, en dicho año, la siguiente: Budapest, 1925 personas; París, 300; Berlín, 207; Bruselas, 189 y Londres, 132.



Secciones de Policía	Habitantes por Seccion	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I	15.497	60	258
II	15.001	60	250
III	18.948	60	315
IV	17.845	60	297
V	20.411	65,50	311
VI	20.624	63	327
VII	14.586	66	221
VIII	17.942	66,60	269
IX	18.934	110	172
X	37.765	380	99
XI	11.349	154	73
XII	4.982	528,50	9
XIII	23.914	130	183
XIV	19.514	91,20	213
XV	39.267	280	140
XVI	17.660	91	194
XVII	14.515	900	16
XVIII	32.564	200	162
XIX	18.357	880	20
XX	24.498	277.	88
TOTALES	404.173	4.522,80	89,4

CAPÍTULO VI

Año 1895. — El servicio tranviario se extiende y los guarismos continúan revelando el enorme progreso urbano que se debe a la prolongación del riel hacia la periferia.

Pasemos, ahora, al año 1895, fecha del segundo Censo Nacional. No han transcurrido más de 8 años desde el último período analizado en los párrafos anteriores, y ya cuenta la ciudad con una población de 663.854 habitantes, un aumento sobre la de 1887, del 53,2 % y de 254,4 % sobre la arrojada por el primer Censo de 1869.

La población de la ciudad en este año (1895) y su densidad dentro de cada una de sus 29 secciones, son las que figuran en el siguiente cuadro:

AÑO 1895

Secciones de Policía	Habitantes por Sección	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I	14.120	97	145,5
II	14.937	63	237,1
III	19.994	68	294,0
IV	18.226	65	280,4
V	21.579	69	312,7
VI	21.820	64	340,9
VII	16.304	69	236,3
VIII	19.345	64	302,2
IX	26.666	122	218,5
X	48.798	199	245,2
XI	22.648	158	143,3
XII	14.186	754	18,8
XIII	22.927	147	155,9
XIV	21.615	78	277,1
XV	31.290	157	199,3
XVI	20.414	92	221,9
XVII	35.169	780	45,1
XVIII	33.818	125	270,5
XIX	40.808	765	53,3
XX	38.164	252	151,4
XXI	29.014	221	131,2
XXII	7.079	1.700	4,2
XXIII	18.268	2.869	6,3
XXIV	28.940	918	31,5
XXV	13.902	3.013	4,6
XXVI	6.711	5.025	1,3
XXVII	17.155	196	87,5
XXVIII	29.789	200	148,9
XXIX	1.856	254	7,3
	655.542	18.584	35,7
Población Fluvial	7.656		
Martín García	656		
	663.854		

(Segundo Censo Nacional. — Año 1895. Pág. 40. — Tomo II).

Aquí vemos que las secciones centrales han disminuído su población, en algunos casos, y en otros la han aumentado en muy escasa proporción. Las secciones intermedias también han disminuído en dos casos su población, y, en las demás, los aumentos habidos han sido de poca importancia. En cambio, las secciones suburbanas han aumentado todas ellas su población, y, en algunos casos, en proporciones considerables.

El siguiente cuadro evidencia mejor los cambios habidos en cada sección:

	Habitantes por Sección — AÑOS 1887	Habitantes por Sección — AÑOS 1895	Aumento o Disminución %
Secciones centrales (hasta Libertad)			
N° 1	15.497	14.120	— 8,8 %
» 2	15.001	14.937	— 0,4 »
» 3	18.948	19.994	5,5 »
» 4	17.845	18.226	2,1 »
Secciones intermedias (hasta Andes)			
N° 5	20.411	21.579	5,7 %
» 6	20.624	21.820	5,8 »
» 7	14.586	16.304	11,7 »
» 8	17.942	19.345	7,8 »
» 13	23.914	22.927	— 4,1 »
» 14	19.514	21.615	10,7 »
» 15	39.267	31.290	— 20,3 »
» 16	17.660	20.414	15,5 »
Secciones suburbanas (hasta Boedo)			
N° 9	18.934	26.666	40,8 %
» 10	37.765	48.798	29,2 »
» 11	11.349	22.648	99,6 »
» 12	4.982	14.186	184,7 »
» 17	14.515	35.169	142,3 »
» 18	32.564	33.818	3,8 »
» 19	18.357	40.808	122,3 »
» 20	24.498	38.164	55,7 »
Pueblo de Belgrano			
N° 22, » 23	9.810	25.347	158,3 %
Pueblo de Flores			
N° 24, » 25, » 26	15.575	49.553	218,1 %

(Estos datos han sido tomados de la página XXXIII del Anuario Estadístico de 1895 y complementados en lo que concierne a las secciones que corresponden más o menos al territorio que antes constituía los partidos de Flores y Belgrano).

La densidad por hectárea se mantiene, a pesar de todo, dentro de cifras sumamente razonables; sólo 3 secciones tienen algo más de 300 habitantes por hectárea, 9 más de 200, 7 más de 100, y las 10 restantes no alcanzan sino a cifras ínfimas. El término medio para toda la ciudad, es de 35,7 habitantes por hectárea.

No se puede pedir ni un mayor aumento de población, ni una distribución más ventajosa de la misma. Hermosos resultados sólo sobrepasados por el esfuerzo ciclópeo que caracterizó al progreso de la industria tranviaria, en el período que estudiamos.

El plano que publicamos del año 1895, muestra que en los 8 años transcurridos, el tranvía aumentó sus vías de 149,7 kilómetros que tenía en 1887 a 382,5 kilómetros en 1895, o sea un aumento del 155,3 %. Entre las nuevas vías que concurren a formar este aumento deben destacarse las que van hasta el F. C. Pacífico, en Palermo, y las que desde la Chacarita llegan hasta el pueblo de Saavedra, después de cruzar toda la longitud de Belgrano.

Es decir, que aquí también el tranvía se adelantó en mucho a las necesidades de la población, pues hemos visto que el distrito de Belgrano, dentro del cual Saavedra y la Chacarita no eran sino suburbios apartados, no tenía más que un promedio de 5,2 habitantes por hectárea.

Y aquí convendría patentizar que todo este esfuerzo era desplegado por las Empresas de tranvías, precisamente en el período en que la crisis y los altos impuestos las agobiaban, al extremo de obligar a muchas de ellas, a suspender sus servicios y hasta ir a la quiebra.

De una presentación conjunta de las Empresas elevada al H. C. D. el 19 de Junio de 1894, extractamos los siguientes párrafos:

« Que, como V. H. se impondrá por los estados que se acompañan, las Com- « pañías, nuestras representadas, se encuentran en una difícil situación, por cuanto « desde el año 1889 el resultado obtenido por la explotación de las líneas ha dejado de « ser satisfactorio, no habiendo algunas de las Empresas producido ganancia alguna « desde esa fecha, y el dividendo que ha sido posible distribuir por las otras ha « sido tan reducido, que no se puede considerar como el que corresponde a capitales « invertidos en empresas industriales; a pesar de esta situación, es creencia general « que las Compañías de Tramways obtienen espléndidos resultados, llegando « ésta a extraviar por completo la opinión pública, y aun la de las autoridades, « al extremo que se ha continuado en los últimos años aumentando los impuestos « que gravan a estas Empresas y creando otros nuevos. V. H. podrá darse cuenta « de la verdadera situación de las Empresas por los estados N°s. 9 y 10 anexos, « fiel extracto de los balances presentados a los accionistas, correspondientes al « año pasado.

« Allí se ve que el total del capital de las cinco Empresas que publican estos « datos, llega a $ 19.054.571,76, oro sellado, de los que $ 5.012.829,36, oro sellado, « son en forma de Debentures u Obligaciones hipotecarias de interés fijo de 5 y « 6 % al año.

« Las ganancias netas ascienden a $ 136.216, oro sellado, lo que no alcanza « al 1 % al año, sobre el capital en acciones de $ 14.041.742,40, oro sellado. »

De los estados a que se alude, extractamos los siguientes datos, harto elocuentes, por cierto:

ESTADO N° 7

RESUMEN DE IMPUESTOS Y ENTRADAS BRUTAS
PROMEDIO ANUAL

Empresas	Período	Años	Impuestos anuales	Entradas brutas anuales	Por ciento de impuestos sobre entradas
Anglo-Argentina.........	4 años	1890 a 1893	218.025,48	2.202.567,79	9,90
Buenos Aires y Belgrano	4 »	1890 » 1893	50.931,76	602.038,28	8,46
Ciudad de Buenos Aires..	5 »	1890 » 1894	210.320,40	2.066.363,24	10,18
Nueva Buenos Aires.....	3 »	1891 » 1893	57.998,19	447.924,48	12,95
Gran Nacional..........	4 »	1890 » 1893	20.453,99	110.234,90	18,55
La Capital.............	1 »	1893	29.343,82	315.931,10	9,29
		Total.... $	587.073,64	5.745.059,79	10,22

ESTADO N° 8

ANÁLISIS DE LOS IMPUESTOS PAGADOS POR LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS
POR CIENTO SOBRE LAS ENTRADAS BRUTAS

	Por ciento
Impuesto para la conservación de los afirmados....................	6,—
Impuesto de la cuarta parte del costo de los pavimentos nuevos....	2,05
Impuesto de patentes, inspección, etc., etc........................	2,17
Total........	10,22

ESTADO N° 9

CAPITAL DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS
DICIEMBRE 31 DE 1893

Empresas	Debentures o Bonos Hipotecarios	Acciones	Total Capital
	Pesos moneda nacional oro sellado		
Anglo-Argentina..........	1.008.000,—	6.552.176,40	7.560.176,40
Buenos Aires y Belgrano..	806.400,—	1.096.200,—	1.902.600,—
Ciudad de Buenos Aires...	584.640,—	2.993.760,—	3.578.400,—
Nueva Buenos Aires......	1.446.404,40	1.134.000,—	2.580.404,40
Gran Nacional...........	1.167.384,96	2.265.606,—	3.432.990,96
Total....	5.012.829,36	14.041.742,40	19.054.571,76

ESTADO N° 10

EXPLOTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS ANGLO-ARGENTINA, BUENOS AIRES Y BELGRANO, CIUDAD DE BUENOS AIRES, NUEVA BUENOS AIRES Y GRAN NACIONAL. — AÑO 1893.

Entradas	Gastos de explotación	Intereses sobre Obligaciones Hipotecarias	Total de Gastos	Relación de Gastos a Entradas	Ganancia a repartir entre Accionistas
Pesos moneda nacional oro sellado					
2.017.643,04	1.602.911,52	278.515,44	1.881.426,96	93,25 %	136.216,08

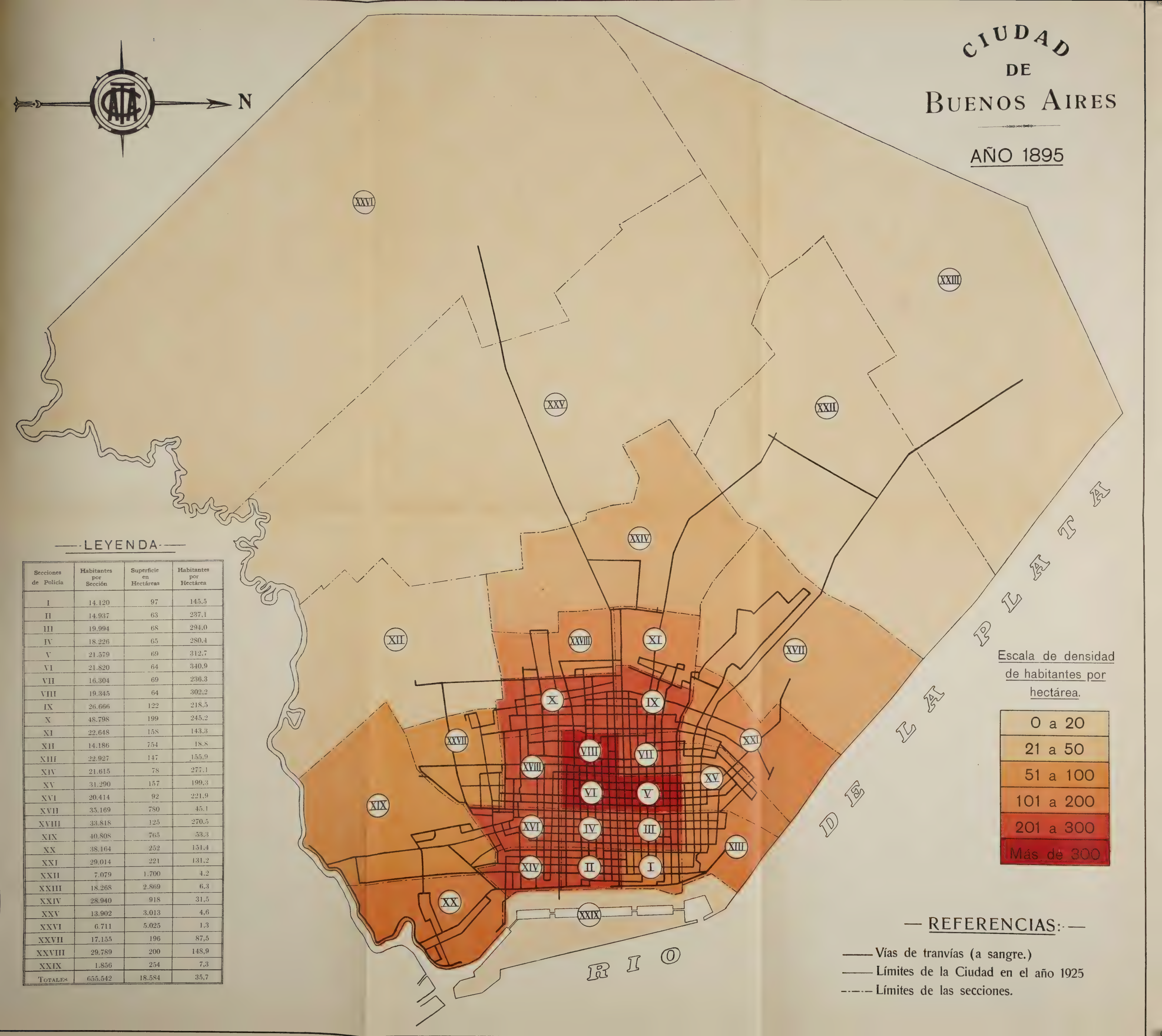
De una nueva presentación conjunta de las Compañías de tranvías al H. C. D., fecha 26 de Diciembre de 1895, extractamos las siguientes notas:

1° Esta Compañía (La Capital) se vió en la necesidad de liquidar en Junio de 1895 después de haber ofrecido la propiedad en remate, sin resultado alguno, en Febrero del mismo año.

2° Esta Empresa (La Gran Nacional) se vió obligada a suspender el tráfico desde Agosto de 1891 hasta Agosto de 1892, habiéndosela declarado en quiebra.

3° Después de funcionar pocos meses esta Compañía (Tranvía Metropolitano) fué declarada en quiebra. El tráfico quedó suspendido hasta Octubre de 1894. Desde esa fecha hasta Junio 30 de 1895, ha dejado una pérdida de $ 37.000 de curso legal.

4° Debido a los impuestos onerosos, esta Compañía (La Nueva), no ha podido hasta la fecha abonar los intereses de sus bonos hipotecarios (debentures) ni repartir dividendo alguno entre los accionistas.



Secciones de Policía	Habitantes por Sección	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
I	14.120	97	145,5
II	14.937	63	237,1
III	19.994	68	294,0
IV	18.226	65	280,4
V	21.579	69	312,7
VI	21.820	64	340,9
VII	16.304	69	236,3
VIII	19.345	64	302,2
IX	26.666	122	218,5
X	48.798	199	245,2
XI	22.648	158	143,3
XII	14.186	754	18,8
XIII	22.927	147	155,9
XIV	21.615	78	277,1
XV	31.290	157	199,3
XVI	20.414	92	221,9
XVII	35.169	780	45,1
XVIII	33.818	125	270,5
XIX	40.808	765	53,3
XX	38.164	252	151,4
XXI	29.014	221	131,2
XXII	7.079	1.700	4,2
XXIII	18.268	2.869	6,3
XXIV	28.940	918	31,5
XXV	13.902	3.013	4,6
XXVI	6.711	5.025	1,3
XXVII	17.155	196	87,5
XXVIII	29.789	200	148,9
XXIX	1.856	254	7,3
Totales	655.542	18.584	35,7

CAPÍTULO VII

Año 1904. — El tranvía sigue difundiéndose y, gracias a ello, la enorme población de Buenos Aires se extiende hacia los barrios lejanos, descongestionando las zonas centrales.

En el año 1904 se levantó el segundo censo municipal. Este da para la Ciudad de Buenos Aires una población total de 950.891 habitantes, que equivale a un aumento, en los 9 años transcurridos, del 43,2 %.

El siguiente cuadro comprende la distribución de la población y su densidad por hectárea dentro de sus 20 circunscripciones:

Circunscripciones Electorales	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	17.275	5.219	3
2 San Cristóbal Sur	36.985	352	43
3 Santa Lucía	84.792	608	139
4 San Juan Evangelista	60.878	387	157
5 Flores	24.046	804	30
6 San Carlos Sur	36.820	471	78
7 San Carlos Norte	33.489	409	82
8 San Cristóbal	67.449	247	273
9 Balvanera Oeste	65.959	289	227
10 Balvanera Sur	37.687	117	319
11 Balvanera Norte	37.304	128	291
12 Concepción	63.728	274	232
13 Monserrat	67.144	347	193
14 San Nicolás	62.578	276	227
15 San Bernardo	16.176	3.540	5
16 Belgrano	29.447	2.395	12
17 Palermo	19.515	1.101	18
18 Las Heras	63.773	800	79
19 Pilar	71.105	447	161
20 Socorro	48.592	281	173
	944.742	18.492*	51
Población fluvial	6.149		
	950.891		

* NOTA: Este total discrepa ligeramente con el total de hectáreas que el censo de 1904 y también el de 1895 asignan al territorio de la Capital (18.584); pero la diferencia es tan pequeña, que no altera las conclusiones.

Se ve por el cuadro precedente que el proceso de dispersión que caracterizó a los períodos ya analizados, se ha acentuado, aún más, en esta otra etapa del progreso demográfico de la capital federal.

Una comparación del movimiento de la población, dentro de cada sección, no será, por desgracia, posible en este caso, porque las secciones en que se dividió el municipio, a los efectos de este censo, son fundamentalmente distintas de las que sirvieron de base para el censo de 1895.

En 1895 el censo se hizo dividiendo el empadronamiento entre 29 secciones, que eran las mismas de la división policial. En 1904 las operaciones se hicieron siguiendo la división electoral que fracciona el municipio en 20 circunscripciones. En el primer censo, la sección 1ª quedaba en el extremo Nord-Este del municipio; en el segundo censo, ésta viene a quedar en el extremo opuesto, es decir, en el lado Sud Oeste, circunstancia que impide toda comparación.

De cualquier manera, si nos referimos al plano del año 1895, veremos que las secciones más pobladas eran entonces la 5ª y la 6ª, que tenían, en cifras redondas, de 300 a 340 habitantes por hectárea. Estas secciones quedaban en el macizo central, entre las calles Libertad al Este y Rodríguez Peña al Oeste. En el año que analizamos, o sea el 1904, estas secciones estarían situadas dentro de las que hoy llevan los N.os 13 y 14, que sólo tienen 193 y 227 habitantes por hectárea, respectivamente. Es decir, que también en este período los núcleos más poblados han ido diluyéndose hacia los territorios más extensos y menos poblados, que la difusión de vías de tranvías ha ido acercando cada vez más al núcleo central, donde radica la mayor parte de la riqueza, que es la que da vida al intenso movimiento de las calles.

La mayor densidad corresponde este año a la sección 10, limitada por las calles Callao, Rivadavia, Pueyrredón e Independencia, y que tiene 319 habitantes por hectárea.

Las secciones suburbanas que en este año llevan los N.os 1 y 5 por un lado (antiguo partido de Flores), y 16 y 17 por el otro (antiguo partido de Belgrano), han aumentado sus poblaciones a 3, 30, 12 y 18 habitantes por hectárea, respectivamente. Estas zonas tenían en 1895 una población que fluctuaba entre 1,3 y 6,3 habitantes por hectárea, según los barrios en que entonces se dividían.

Las secciones 6 y 7, que quedan entre Almagro y Caballito, (antigua 24), aumentaron su población de 31,5 habitantes por hectárea a 78 y 82 habitantes por hectárea, respectivamente.

¿Cuál ha sido la participación que el tranvía ha tenido en este éxodo de la población hacia lugares hasta entonces, casi deshabitados, en procura de aire, luz y sol?

En 1895 la ciudad tenía 382,5 kilómetros de vías en explotación. En dicho año de 1904 la extensión total de vías es de 504,0 kilómetros; es decir, un aumento del 31,7 %.

Entre las prolongaciones de este período, deben destacarse tres nuevas líneas a Belgrano y Saavedra, una segunda línea a Flores y una línea a los Nuevos Mataderos, en zonas, como decimos, donde la población no pasaba de 1,3 y 6,3 habitantes por hectárea.

Con razón pudo decir el compilador del censo de 1904: «Este movimiento (se refiere a la transmigración dentro del mismo municipio) que ha revestido

proporciones notables y que cada día se acentúa más, ha sido fomentado por las facilidades y por la baratura que ofrecían, para la conducción de las personas, los tranvías eléctricos, que, acortando las distancias de un extremo al otro de este extenso municipio, permitían que los habitantes de los barrios más lejanos se trasladasen, en poco tiempo, y por un módico precio, hacia los más centrales o hacia aquellos en que tienen sus ocupaciones, amistades o entretenimientos.»

¿Se puede pedir a una industria cualquiera un mayor espíritu de progreso?



CIRCUNSCRIPCIONES	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	17.275	5.219	3
2 San Cristóbal Sur	36.985	352	43
3 Santa Lucía	84.792	608	139
4 San Juan Evangelista	60.878	387	157
5 Flores	24.046	804	30
6 San Carlos Sur	36.820	471	78
7 San Carlos Norte	33.489	409	82
8 San Cristóbal	67.449	247	273
9 Balvanera Oeste	65.959	289	227
10 Balvanera Sur	37.687	117	319
11 Balvanera Norte	37.304	128	291
12 Concepción	63.728	274	232
13 Monserrat	67.144	347	193
14 San Nicolás	62.578	276	227
15 San Bernardo	16.176	3.540	5
16 Belgrano	29.447	2.395	12
17 Palermo	19.515	1.101	18
18 Las Heras	63.773	800	79
19 Pilar	71.105	447	161
20 Socorro	48.592	281	173
Totales	941.742	18.492	51

CAPÍTULO VIII

Año 1909. — La población y los tranvías de Buenos Aires acusan paralelamente, progresos extraordinarios.

Llegamos al año 1909. La Municipalidad ha levantado su tercer censo en conmemoración del centenario de la Independencia del país.

El período de la comparación que vamos a hacer, sería en verdad demasiado corto si no se tratara de la ciudad de Buenos Aires. En los 5 años transcurridos desde 1904 la ciudad ha aumentado su población en 280.807 almas, es decir, en un 30 %. En este mismo período Londres aumentó su población a razón del 1,8 % anual; París, la suya a razón de 0,1 %; Berlín en 3,3 %; Río de Janeiro, en 1,4 % y Nueva York, en 5,7 %. El aumento de Buenos Aires corresponde a un 5,8 % anual.

En cuanto al progreso realizado por la industria tranviaria, en este mismo período, se puede apreciar por el siguiente contraste, realmente maravilloso:

Año	Pasajeros transportados por los Tranvías de Buenos Aires	
1904	148.279.097	90 %
1909	281.712.392	

Se ve, entonces, que las comparaciones que siguen, hechas a intervalos tan reducidos, están, a pesar de ello, ampliamente justificadas.

Los siguientes cuadros dan la distribución y densidad de la población, dentro de cada una de las 20 circunscripciones que forman el territorio del municipio y su comparación con las de 1904:

AÑO 1909

	Circunscripciones	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1	Velez Sársfield..........	47.917	5.219	9
2	San Cristóbal Sur.......	53.466	352	151
3	Santa Lucía............	94.965	608	156
4	San Juan Evangelista....	65.370	387	168
5	Flores..................	46.600	804	57
6	San Carlos Sur.........	61.007	471	128
7	San Carlos Norte.......	50.930	409	124
8	San Cristóbal...........	78.246	247	315
9	Balvanera Oeste.........	72.999	289	252
10	Balvanera Sur..........	45.869	117	391
11	Balvanera Norte........	38.746	128	302
12	Concepción.............	68.236	274	249
13	Monserrat..............	68.178	347	196
14	San Nicolás..,..........	57.493	276	208
15	San Bernardo...........	48.381	3.540	13
16	Belgrano,.,.............	52.146	2.395	22
17	Palermo................	48.596	1.101	44
18	Las Heras..............	103.007	800	129
19	Pilar...................	74.990	447	168
20	Socorro.................	45.596	281	162
		1.222.738	18.492	66
	Población Fluvial...........	8.960		
		1.231.698		

Analizando este cuadro vemos que las circunscripciones centrales, o que más población tenían en 1904, o han disminuído su densidad o la han aumentado muy poco; mientras que las más apartadas y de menos población la han acrecentado en proporciones considerables.

Esto se verá mejor, si agrupamos las circunscripciones de acuerdo con su ubicación dentro del municipio:

Secciones centrales (Hasta Callao)	Habitantes por Circuns.		Habitantes por Hectárea		Aumento o disminución
	AÑO		AÑO		
	1904	1909	1904	1909	
20 Socorro	48.592	45.596	173	162	— 6,4 %
14 San Nicolás	62.578	57.493	227	208	— 8,4 »
13 Monserrat	67.144	68.178	193	196	1,5 »
12 Concepción	63.728	68.236	232	249	7,3 »
Secciones intermedias (Hasta Boedo)					
4 San Juan Evangelista	60.878	65.370	157	168	7,0 %
19 Pilar	71.105	74.990	161	168	4,3 »
11 Balvanera Norte	37.304	38.746	291	302	3,8 »
10 Balvanera Sur	37.687	45.869	319	391	22,5 »
9 Balvanera Oeste	65.959	72.999	227	252	11,0 »
8 San Cristóbal	67.449	78.246	273	315	15,3 »
3 Santa Lucía	84.792	94.965	139	156	12,2 »
Secciones suburbanas					
1 Vélez Sársfield	17.275	47.917	3	9	200,0 %
2 San Cristóbal Sur	36.985	53.466	43	151	251,1 »
5 Flores	24.046	46.600	30	57	90,0 »
6 San Carlos Sur	36.820	61.007	78	128	64,1 »
7 San Carlos Norte	33.489	50.930	82	124	51,2 »
15 San Bernardo	16.176	48.381	5	13	160,0 »
16 Belgrano	29.447	52.146	12	22	83,3 »
17 Palermo	19.515	48.596	18	44	144,4 »
18 Las Heras	63.773	103.007	79	129	63,2 »

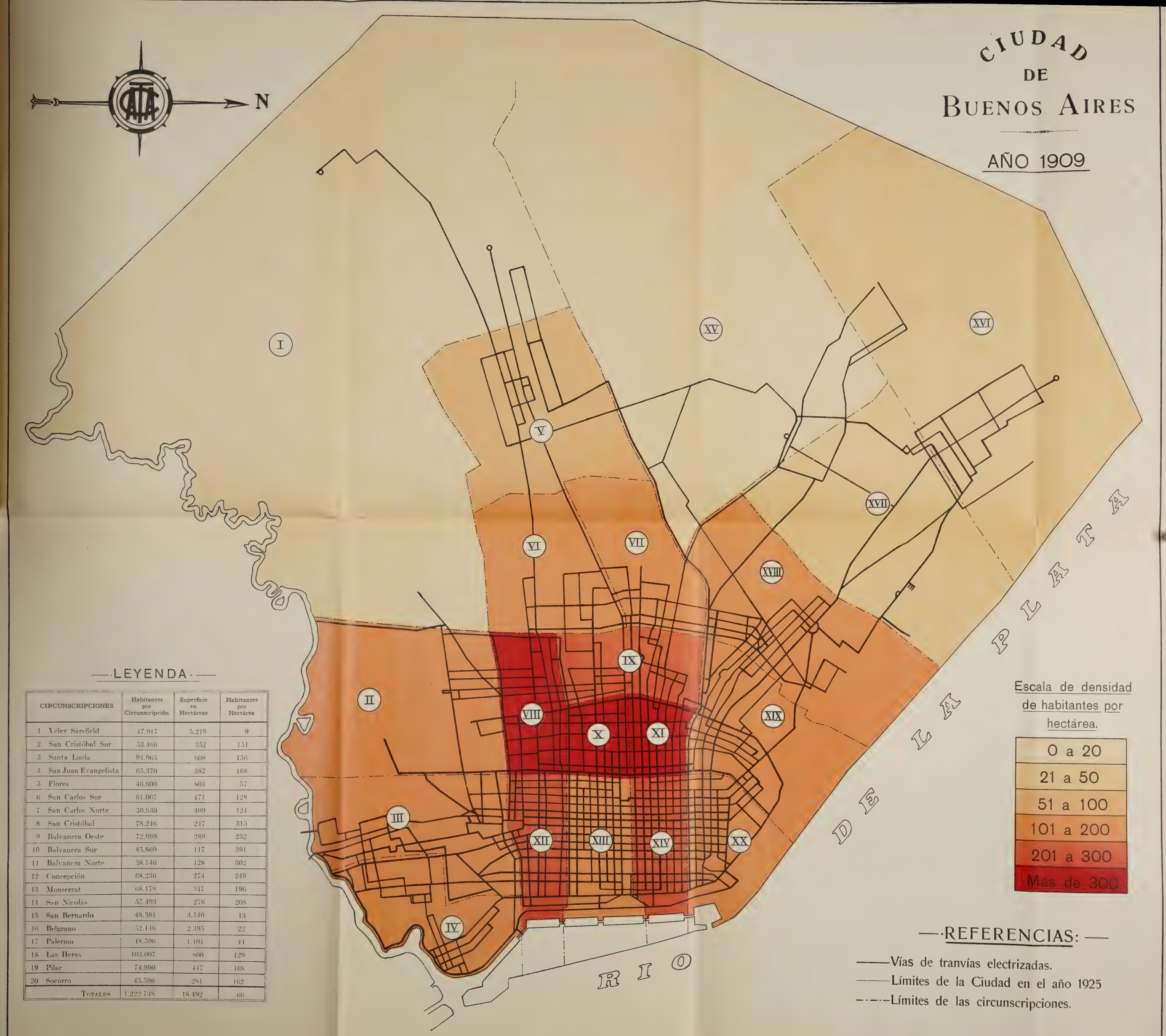
No se podría pedir una mejor y más sabia distribución de la población, regida en su deslizamiento por el menor valor de la tierra, por la vida higiénica que ésta comporta y en gran parte por la facilidad, rapidez y economía de las comunicaciones ofrecidas por el tranvía, que así puso estas tierras baratas al alcance de los menos pudientes y por ende más numerosos, es decir, del pueblo, en una palabra.

En 1904 los tranvías tenían una extensión total de 504,0 kilómetros. En 1909 su longitud alcanzaba ya a 644,5 kilómetros, es decir, un aumento de 140,4 kilómetros, lo que es igual al 27,6 % en el corto espacio de 5 años.

Pero estas cifras perderían mucho de su valor si no se dijese que, entre las nuevas líneas que este kilometraje compendia, figuran dos líneas a Villa Urquiza, una a Floresta, una a Nueva Pompeya, una a La Paternal, y una que une a Flores con Chacarita y Belgrano a la altura de la calle Bella Vista, regiones todas estas que tenían una densidad de población que fluctuaba entre 9, 13 y 23 habitantes por hectárea (secciones I, XV y XVI), como puede verse en el plano de 1909.

Las cifras que anteceden no dejan duda sobre el mantenimiento, por parte de los tranvías, del principio, jamás abandonado, de adelantarse a las necesidades de cada época. Se podría argumentar que el aumento considerable de pasajeros

que tuvieron los tranvías, sobre todo en este último período, justificaba las ampliaciones emprendidas. Y a ello contestamos que este aumento no provenía de los nuevos territorios como es fácil comprenderlo, desde que, tierras tan escasamente pobladas no podían nunca provocar un aumento tan considerable, y que las Compañías con una clarovidencia y desprendimiento que les hacía honor, sacrificaban sus intereses del momento por seguir su política pobladora, internándose en territorios cada vez más alejados.



CIRCUNSCRIPCIONES	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	47.917	5.219	9
2 San Cristóbal Sur	53.466	352	151
3 Santa Lucía	94.965	608	156
4 San Juan Evangelista	65.370	387	168
5 Flores	46.600	804	57
6 San Carlos Sur	61.007	471	128
7 San Carlos Norte	50.930	409	124
8 San Cristóbal	78.246	217	315
9 Balvanera Oeste	72.999	289	252
10 Balvanera Sur	45.869	117	391
11 Balvanera Norte	38.746	128	302
12 Concepción	68.236	274	249
13 Monserrat	68.178	347	196
14 San Nicolás	57.493	276	208
15 San Bernardo	48.381	3.540	13
16 Belgrano	52.146	2.395	22
17 Palermo	48.596	1.101	44
18 Las Heras	103.007	800	129
19 Pilar	74.990	447	168
20 Socorro	45.596	281	162
TOTALES	1.222.738	18.492	66

CAPÍTULO IX

Año 1914. — Al amparo de las grandes facilidades que, de año en año, ofrece el servicio de tranvías, la edificación se extiende, de un modo sorprendente, hacia la periferia de la Ciudad.

Estamos ahora en el año 1914. El Gobierno ha levantado el tercer Censo Nacional fijando para la Capital Federal una población de 1.575.814 habitantes que comparada con la del año 1909 da un aumento de 344.116 almas, o sea del 28 %, en los 5 años transcurridos.

Este censo, sin duda por ser de carácter nacional y por ende muy extenso, nada dice acerca de la densidad de la población de los diversos barrios de la Capital. Nosotros trataremos de salvar esta omisión en el siguiente cuadro:

AÑO 1914

Circunscripciones	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	103.358	5.219	20
2 San Cristóbal Sur	70.628	352	201
3 Santa Lucía	104.188	608	171
4 San Juan Evangelista	76.024	387	196
5 Flores	79.660	804	99
6 San Carlos Sur	77.705	471	165
7 San Carlos Norte	67.007	409	164
8 San Cristóbal	81.095	247	328
9 Balvanera Oeste	83.252	289	288
10 Balvanera Sur	42.293	117	361
11 Balvanera Norte	43.530	128	340
12 Concepción	73.165	274	267
13 Monserrat	75.064	347	216
14 San Nicolás	62.598	276	227
15 San Bernardo	106.716	3.540	30
16 Belgrano	89.866	2.395	38
17 Palermo	76.182	1.101	69
18 Las Heras	111.939	800	140
19 Pilar	86.968	447	195
20 Socorro	49.748	281	177
	1.560.986	18.492	84
Población Fluvial	14.828		
	1.575.814		

Aquí vemos, otra vez, que, salvo algunas excepciones fácilmente explicables, las secciones centrales e intermedias han aumentado en muy escasa proporción. En cambio, el crecimiento en las zonas suburbanas ha sido considerable en casi todas las secciones.

El crecimiento algo mayor de las secciones centrales N.os 13 y 20 en relación con el de las N.os 12 y 14 se explica por su menor densidad de población, como puede verse a primera vista en el plano de 1909.

Lo mismo sucede con las secciones intermedias N.os 4, 9 y 19 que tenían una menor densidad de población, en relación a las otras de la misma clasificación que las rodean. El poco aumento de la sección suburbana N.° 18 sólo se explica teniendo presente que, dentro de su clasificación, era ya una de las más pobladas.

La sección intermedia N.° 10, que era en 1909 la de mayor densidad, ha sufrido una reducción del 7,7 % y la N.° 8 que la seguía en cuanto a densidad, sólo ha tenido un crecimiento del 4,1 %.

El siguiente cuadro permite observar mejor los aumentos y disminuciones que han tenido lugar en los diversos barrios, en los cinco años que median entre 1909 y 1914.

Las diferencias habidas en las poblaciones de cada una de estas secciones, son, en cifras absolutas y relativas, las siguientes:

		Habitantes por Circuns.		Habitantes por Hectárea		Aumento o disminución
		AÑO		AÑO		
	Secciones centrales (Hasta Callao)	1909	1914	1909	1914	
20	Socorro	45.596	49.748	162	177	9,3 %
14	San Nicolás	57.493	62.598	208	227	9,1 »
13	Monserrat	68.178	75.064	196	216	10,2 »
12	Concepción	68.236	73.165	249	267	7,2 »
	Secciones intermedias (Hasta Boedo)					
4	San Juan Evangelista	65.370	76.024	168	196	16,7 %
19	Pilar	74.990	86.968	168	195	16,0 »
11	Balvanera Norte	38.746	43.530	302	340	12,3 »
10	Balvanera Sur	45.869	42.293	391	361	— 7,7 »
9	Balvanera Oeste	72.999	83.252	252	288	14,0 »
8	San Cristóbal	78.246	81.095	315	328	4,1 »
3	Santa Lucía	94.965	104.188	156	171	9,7 »
	Secciones suburbanas					
1	Vélez Sársfield	47.917	103.358	9	20	122,2 %
2	San Cristóbal Sur	53.466	70.628	151	201	33,1 »
5	Flores	46.600	79.660	57	99	73,7 »
6	San Carlos Sur	61.007	77.705	128	165	28,9 »
7	San Carlos Norte	50.930	67.007	124	164	32,2 »
15	San Bernardo	48.381	106.716	13	30	130,7 »
16	Belgrano	52.146	89.866	22	38	72,7 »
17	Palermo	48.596	76.182	44	69	56,8 »
18	Las Heras	103.007	111.939	129	140	8,5 »

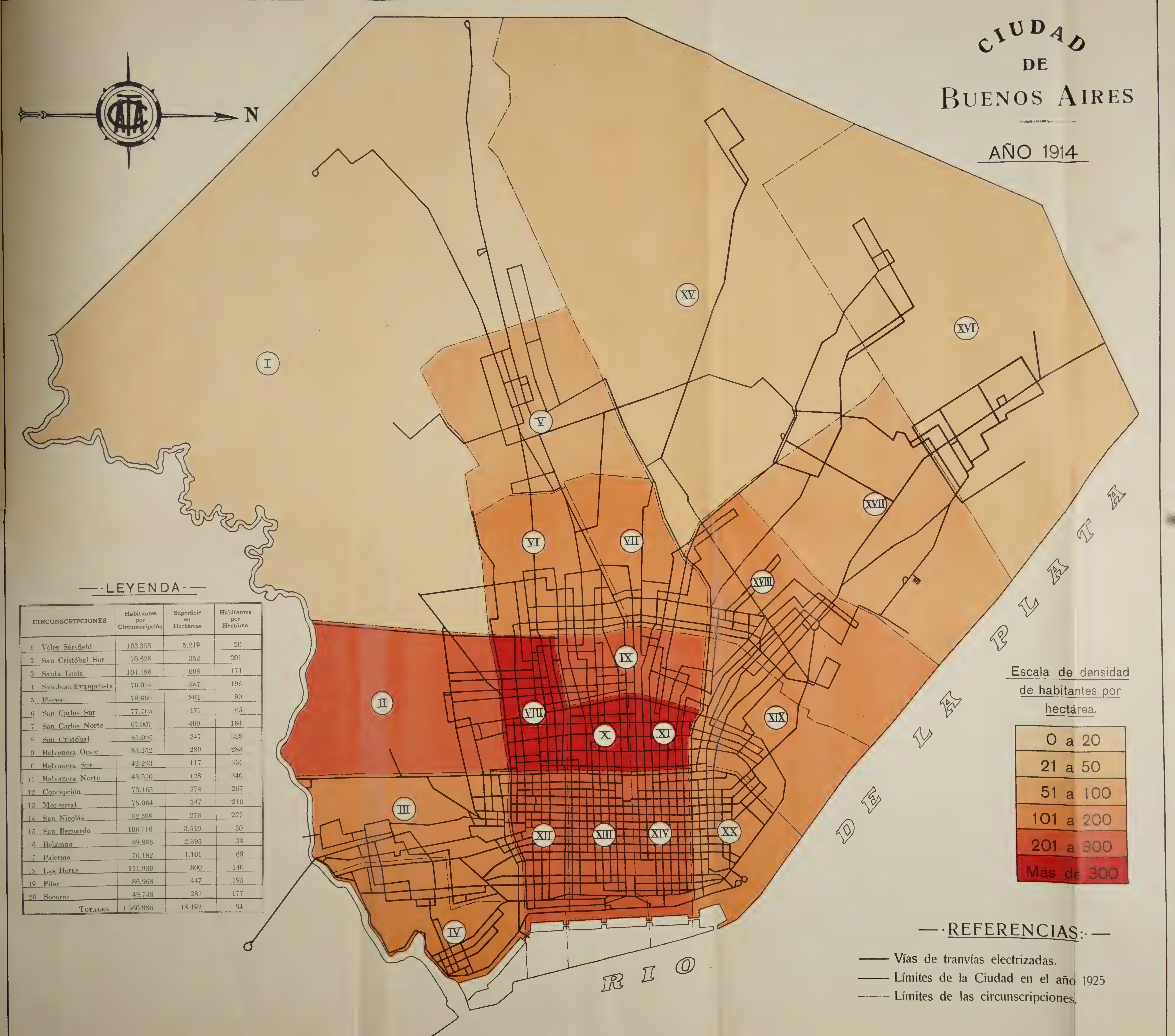
Hemos visto que la población tuvo, en estos cinco años, un nuevo crecimiento de 28 % y que la tendencia de la migración interna se ha mantenido hacia las circunscripciones de la periferia, que así han visto aumentar sus poblaciones, en proporciones realmente considerables.

Y el progreso del tranvía ¿estuvo en este período a la altura del que realizara la población?

Sí. La extensión de su red, que en 1909 era de 644,5 kilómetros llegó a ser, en 1914, de 807,3 kilómetros, es decir, que en los cinco años transcurridos de uno a otro período, su crecimiento fué del 25 %. En esta extensión están incluídos 14 kilómetros de vía subterránea, es decir, 7 kilómetros de túnel bajo la Avenida de Mayo y la calle Rivadavia.

Entre las vías pobladoras, construídas en dicha época, deben destacarse las siguientes: la prolongación de Floresta al límite del Municipio, la prolongación de Saavedra al límite del Municipio, las líneas a Villa Devoto, al Parque Chacabuco, al Cementerio de Flores, y la que, siguiendo por la calle Entre Ríos hasta el límite del Municipio, se interna en la provincia de Buenos Aires y llega hasta el pueblo de Piñeyro, en Avellaneda.

En la época en que estas prolongaciones se llevaron a la práctica, las zonas beneficiadas tenían entre 10 y 20 habitantes por hectárea; y es curioso comprobar que, aun en la época moderna, el tranvía sigue anticipándose a las necesidades de la población y facilitando el proceso de diseminación, con todas las ventajas que ello comporta para la moral y la higiene de la población.



CIRCUNSCRIPCIONES	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	103.358	5.219	20
2 San Cristóbal Sur	70.628	352	201
3 Santa Lucía	104.188	608	171
4 San Juan Evangelista	76.024	387	196
5 Flores	79.660	804	99
6 San Carlos Sur	77.705	471	165
7 San Carlos Norte	67.007	409	164
8 San Cristóbal	81.095	247	328
9 Balvanera Oeste	83.252	289	288
10 Balvanera Sur	42.293	117	361
11 Balvanera Norte	43.530	128	340
12 Concepción	73.165	274	267
13 Monserrat	75.064	347	216
14 San Nicolás	62.598	276	227
15 San Bernardo	106.716	3.540	30
16 Belgrano	89.866	2.395	33
17 Palermo	76.182	1.101	69
18 Las Heras	111.939	800	140
19 Pilar	86.968	447	195
20 Socorro	49.748	281	177
TOTALES	1.560.986	18.492	84


XV
V

CAPÍTULO X

Año 1924. — La guerra europea y la consecuente depresión general, no impide que el tranvía obtenga un relativo progreso que, a su vez, impulsa el de los barrios apartados.

A partir del año 1914 no se ha realizado ningún otro censo ni se han publicado los anuarios estadísticos que la Intendencia de la Capital venía editando, sin interrupción, desde el año 1891. En estos días la Intendencia ha editado un compendio de datos estadísticos que abarca el período de 1915 a 1923. Con la ayuda de este compendio, de los padrones electorales y de otros elementos, trataremos de calcular la población de los diversos barrios de Buenos Aires, sabiendo que el total de la misma era, al finalizar el año 1924, de 1.838.561 almas, según la estadística Municipal.

La población calculada para cada sección, como asimismo su probable densidad, figura en el siguiente cuadro:

AÑO 1924

Circunscripción	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	160.500	5.219	31
2 San Cristóbal Sur	88.500	352	251
3 Santa Lucía	108.500	608	178
4 San Juan Evangelista	76.500	387	197
5 Flores	101.000	804	126
6 San Carlos Sur	97.000	471	206
7 San Carlos Norte	72.000	409	176
8 San Cristóbal	86.000	247	348
9 Balvanera Oeste	80.000	289	277
10 Balvanera Sur	45.500	117	389
11 Balvanera Norte	46.000	128	359
12 Concepción	79.500	274	290
13 Monserrat	76.000	347	219
14 San Nicolás	69.000	276	250
15 San Bernardo	179.500	3.540	51
16 Belgrano	113.500	2.395	47
17 Palermo	94.000	1.101	85
18 Las Heras	121.000	800	151
19 Pilar	89.000	447	199
20 Socorro	56.000	281	199
Población Fluvial	—	18.492	99
	1.839.000		

Del estudio de este cuadro vemos que las secciones centrales han aumentado su densidad de población, en los 10 años transcurridos, en proporciones que fluctúan entre 1,4 y 12,4 %; que las secciones intermedias, sólo aumentaron su densi-

dad del 0,5 al 7,8 %, y en un caso, (el de la sección 9ª), la densidad disminuyó en el 3,8 %; y que las secciones suburbanas, salvo dos casos en que sólo aumentaron su densidad en el 7,3 y 7,9 %, todas las demás tuvieron un crecimiento de densidad que oscila del 23,2 % al 70 %.

Al juzgar este movimiento de la población, debe tenerse presente que, durante la mitad de este período, hubo por razón de la guerra europea, una salida de población extranjera que sólo pudo ser neutralizada con la que ingresó al país en la segunda parte del período analizado. Se puede, pues, decir, con toda propiedad, que la población de la ciudad no ha tenido, en los 10 años transcurridos desde 1914 a 1924, ningún crecimiento de población extranjera y que el aumento de población que se nota en los diversos barrios es, en parte, vegetativa, y en parte, el resultado de las transmigraciones internas.

Esto prueba, una vez más, la importancia considerable que los tranvías han tenido en esta dispersión de la población, que ha hecho de Buenos Aires, junto con otras grandes medidas de carácter higiénico, como las obras sanitarias, etc., una de las ciudades más salubres del mundo.

El cuadro que sigue indica las diferencias absolutas y relativas que han tenido lugar en cada una de las 20 circunscripciones durante los diez años transcurridos, de acuerdo con nuestros cálculos:

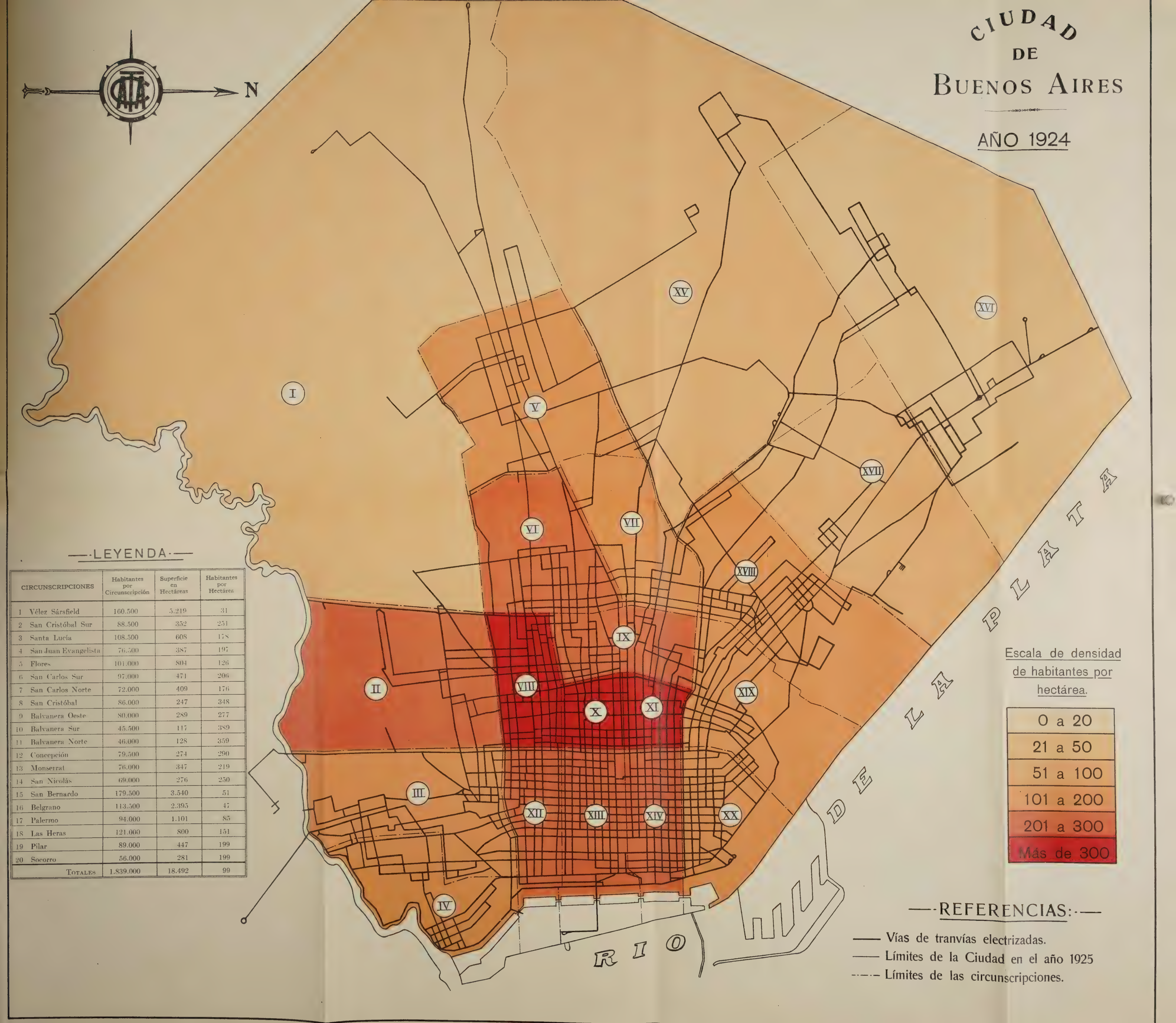
		Habitantes por Circuns.		Habitantes por Hectárea		Aumento o disminución
		AÑO		AÑO		
	Secciones centrales (Hasta Callao)	1914	1924	1914	1924	
20	Socorro	49.748	56.000	177	199	12,4 %
14	San Nicolás	62.598	69.000	227	250	10,1 »
13	Monserrat	75.064	76.000	216	219	1,4 »
12	Concepción	73.165	79.500	267	290	8,6 »
	Secciones intermedias (Hasta Boedo)					
4	San Juan Evangelista	76.024	76.500	196	197	0,5 %
19	Pilar	86.968	89.000	195	199	2,1 »
11	Balvanera Norte	43.530	46.000	340	359	5,6 »
10	Balvanera Sur	42.293	45.500	361	389	7,8 »
9	Balvanera Oeste	83.252	80.000	288	277	— 3,8 »
8	San Cristóbal	81.095	86.000	328	348	6,1 »
3	Santa Lucía	104.188	108.500	171	178	4,1 »
	Secciones suburbanas					
1	Vélez Sársfield	103.358	160.500	20	31	55,0 %
2	San Cristóbal Sur	70.628	88.500	201	251	24,9 »
5	Flores	79.660	101.000	99	126	27,3 »
6	San Carlos Sur	77.705	97.000	165	206	24,8 »
7	San Carlos Norte	67.007	72.000	164	176	7,3 »
15	San Bernardo	106.716	179.500	30	51	70,0 »
16	Belgrano	89.866	113.500	38	47	23,7 »
17	Palermo	76.182	94.000	69	85	23,2 »
18	Las Heras	111.939	121.000	140	151	7,9 »

Hemos dicho que la guerra europea intervino en este período para disminuir el coeficiente de crecimiento de la población de Buenos Aires. En efecto, el aumento absoluto habido en tal período, es de 262.747 almas que distribuído en los 10 años da un crecimiento anual de tan sólo 1,6 %. El crecimiento anual del período anterior de comparación fué de 5,6 % (véase el censo de 1914) y el del período comprendido entre los años 1869 y 1914, de 17,5 %, anual.

Este mismo fenómeno ha debido necesariamente influir en el desarrollo de la industria tranviaria, como se verá por las siguientes cifras.

En 1914, la red tranviaria de la ciudad se componía de 807,3 kilómetros y en 1924, de 833,0 kilómetros. Es decir, que en 10 años sólo tuvo un aumento del 3 %.

Debe, sin embargo, decirse, en honor de la industria tranviaria, que este crecimiento del 3 %, que representa algo más de 25 kilómetros, tuvo lugar en zonas alejadas del centro de la ciudad y escasamente pobladas. Este nuevo kilometraje comprende una línea entre Flores y Villa del Parque, otra entre Belgrano y Villa Urquiza y otra entre Parque Patricios y Puente Alsina, territorios que, aun hoy, no tienen más de 50 habitantes por hectárea, en la mayor parte del trayecto comprendido por dichas líneas. De lo que se deduce que, ni aun en estos años de depresión general, ha perdido el tranvía su carácter de pioneer, en los territorios apartados.



CIRCUNSCRIPCIONES	Habitantes por Circunscripción	Superficie en Hectáreas	Habitantes por Hectárea
1 Vélez Sársfield	160.500	5.219	31
2 San Cristóbal Sur	88.500	352	251
3 Santa Lucía	108.500	608	178
4 San Juan Evangelista	76.500	387	197
5 Flores	101.000	804	126
6 San Carlos Sur	97.000	471	206
7 San Carlos Norte	72.000	409	176
8 San Cristóbal	86.000	247	348
9 Balvanera Oeste	80.000	289	277
10 Balvanera Sur	45.500	117	389
11 Balvanera Norte	46.000	128	359
12 Concepción	79.500	274	290
13 Monserrat	76.000	347	219
14 San Nicolás	69.000	276	250
15 San Bernardo	179.500	3.540	51
16 Belgrano	113.500	2.395	47
17 Palermo	94.000	1.101	85
18 Las Heras	121.000	800	151
19 Pilar	89.000	447	199
20 Socorro	56.000	281	199
TOTALES	1.839.000	18.492	99

SEGUNDA PARTE

CAPÍTULO XI

La influencia del tranvía en la valorización de la tierra.

Todos conocen el valor enorme que hoy tiene la tierra, aun en los barrios más apartados de la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, en 1886, para no remontarnos más atrás, el valor medio de la propiedad fué de sólo $ 7,59 el metro cuadrado, dentro de la zona del antiguo municipio que terminaba a la altura de la calle Boedo, es decir, en pleno centro geográfico en la actualidad.

En 1895, este promedio fué de $ 30,70 para el mismo perímetro y de $ 6,92 incluyendo los extensos territorios de Flores y Belgrano.

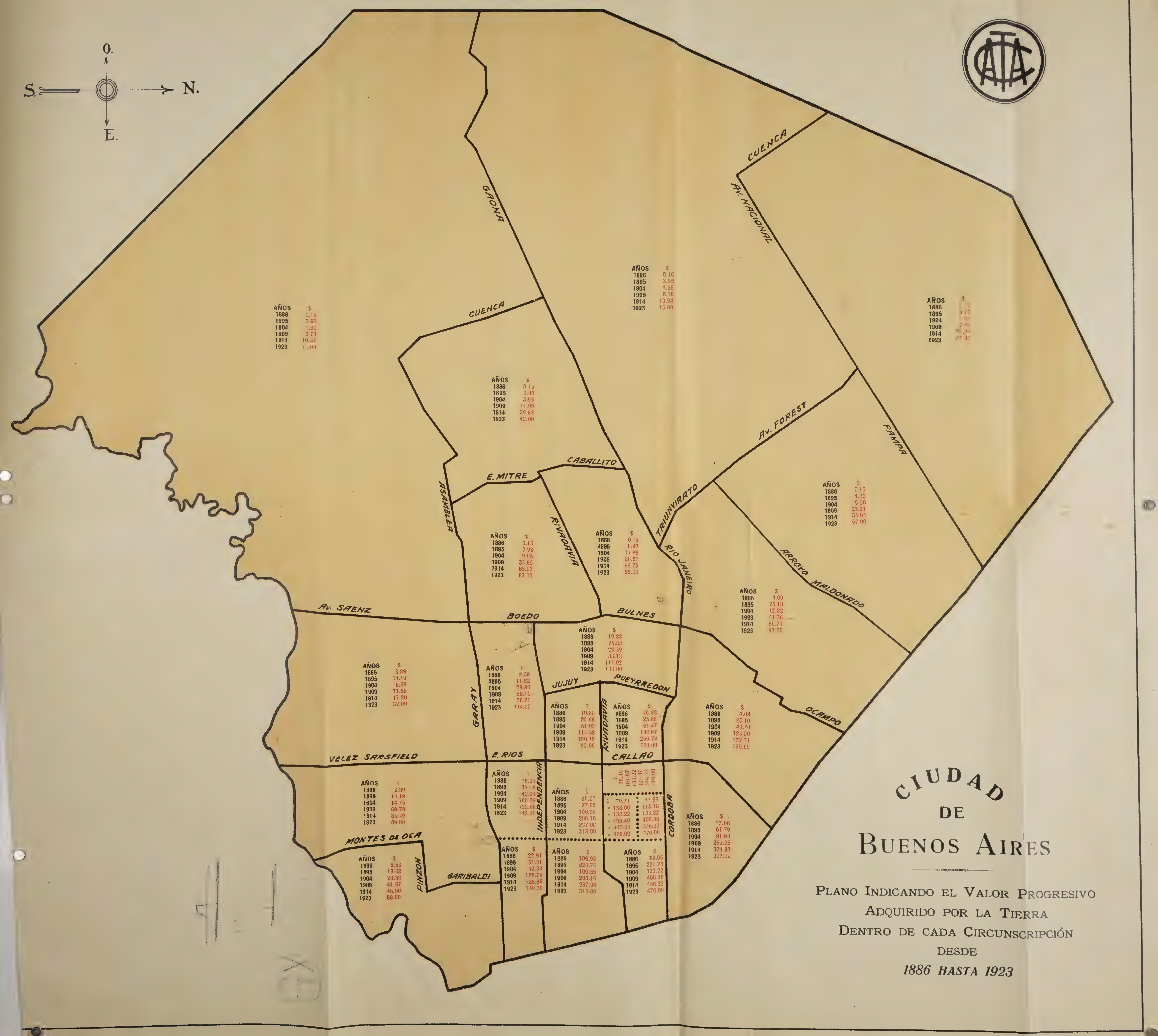
En 1904 el precio medio fué de $ 10,59 para la totalidad del territorio, es decir, incluyendo Flores y Belgrano.

En 1909 el promedio subió a $ 16,24. En 1914 a $ 36,95 y en 1923 a $ 44 el metro cuadrado. El dato de 1924 no lo tenemos aún a mano.

Si el precio medio de la propiedad, en 1923, fuese limitado al perímetro del antiguo municipio de Buenos Aires, es decir, al de 1886, saldría a $ 140.— por metro cuadrado, contra $ 7,59 que fué el promedio de ese año, como se indica al principio de este capítulo.

No pretendemos reivindicar para el tranvía todo el mérito de esta asombrosa valorización, que ha tenido lugar en el breve espacio de 37 años, pero sí diremos que con la descentralización de la población, el tranvía trajo, como una de sus consecuencias inmediatas, el fraccionamiento de las grandes extensiones de terreno y con ello su propia valorización.

El esquema que publicamos indica los acrecentamientos que han tenido lugar en el valor de la tierra, dentro de cada sección, en las etapas señaladas del período que comentamos.


O.
S.
N.
E.
CIUDAD
DE
BUENOS AIRES
PLANO INDICANDO EL VALOR PROGRESIVO
ADQUIRIDO POR LA TIERRA
DENTRO DE CADA CIRCUNSCRIPCIÓN
DESDE
1886 HASTA 1923
GAONA
CUENCA
Av. NACIONAL
CUENCA
Av. FOREST
PAMPA
CABALLITO
E. MITRE
ASAMBLEA
RIVADAVIA
TRIUNVIRATO
RIO JANEIRO
ARROYO MALDONADO
Av. SAENZ
BOEDO
BULNES
JUJUY
PUEYRREDON
OCAMPO
GARAY
RIVADAVIA
VELEZ SARSFIELD
E. RIOS
CALLAO
INDEPENDENCIA
CORDOBA
MONTES DE OCA
PINZON
GARIBALDI
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 0.93 / 1904 1.30 / 1909 2.73 / 1914 10.47 / 1923 14.00
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 3.95 / 1904 1.56 / 1909 5.18 / 1914 10.94 / 1923 15.00
AÑOS $ / 1886 / 1895 / 1904 / 1909 / 1914 / 1923
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 0.93 / 1904 3.95 / 1909 11.99 / 1914 39.63 / 1923 42.00
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 4.02 / 1904 5.50 / 1909 23.21 / 1914 35.04 / 1923 57.00
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 0.93 / 1904 9.05 / 1909 34.65 / 1914 65.03 / 1923 63.00
AÑOS $ / 1886 0.15 / 1895 0.93 / 1904 11.88 / 1909 20.52 / 1914 65.73 / 1923 55.00
AÑOS $ / 1886 4.09 / 1895 25.10 / 1904 12.82 / 1909 41.36 / 1914 80.71 / 1923 93.00
AÑOS $ / 1886 10.88 / 1895 25.88 / 1904 29.39 / 1909 83.13 / 1914 117.02 / 1923 136.00
AÑOS $ / 1886 3.89 / 1895 14.19 / 1904 8.09 / 1909 11.58 / 1914 17.20 / 1923 32.00
AÑOS $ / 1886 2.39 / 1895 11.92 / 1904 29.80 / 1909 58.10 / 1914 76.71 / 1923 114.00
AÑOS $ / 1886 10.88 / 1895 25.88 / 1904 51.03 / 1909 114.38 / 1914 150.19 / 1923 153.00
AÑOS $ / 1886 10.88 / 1895 25.88 / 1904 61.47 / 1909 142.67 / 1914 259.74 / 1923 223.00
AÑOS $ / 1886 4.09 / 1895 25.10 / 1904 40.24 / 1909 124.80 / 1914 172.71 / 1923 160.00
AÑOS $ / 1886 3.89 / 1895 11.19 / 1904 14.75 / 1909 59.78 / 1914 85.49 / 1923 89.00
AÑOS $ / 1886 16.23 / 1895 39.18 / 1904 42.34 / 1909 108.78 / 1914 128.86 / 1923 142.00
AÑOS $ / 1886 30.07 / 1895 77.05 / 1904 100.55 / 1909 200.16 / 1914 237.08 / 1923 313.00
$ 39.45 / 101.97 / 133.22 / 100.40 / 446.33 / 370.00
$ 70.71 / » 138.00 / » 133.22 / » 400.40 / » 446.33 / » 470.00
47.88 / 113.18 / 133.22 / 400.40 / 446.33 / 170.00
AÑOS $ / 1886 33.66 / 1895 61.79 / 1904 91.98 / 1909 269.05 / 1914 371.83 / 1923 327.00
AÑOS $ / 1886 5.53 / 1895 13.48 / 1904 23.38 / 1909 41.67 / 1914 48.90 / 1923 88.00
AÑOS $ / 1886 22.91 / 1895 51.31 / 1904 42.34 / 1909 108.78 / 1914 128.86 / 1923 142.00
AÑOS $ / 1886 106.93 / 1895 224.74 / 1904 100.55 / 1909 200.16 / 1914 237.08 / 1923 313.00
AÑOS $ / 1886 86.05 / 1895 221.74 / 1904 133.22 / 1909 400.40 / 1914 446.33 / 1923 470.00

CAPÍTULO XII

Beneficios obtenidos por la higiene pública a la sombra de la instalación de los tranvías.

El fraccionamiento de la tierra fué, como se dice en el capítulo anterior, impulsado por la población que, aprovechando las facilidades de traslado que el tranvía le ofreciera, primero con sus coches a tracción animal y después con sus coches eléctricos más amplios, más seguros y más veloces, se iba internando, cada vez más, en el suburbio, en busca de mayores comodidades y de los beneficios del aire puro en casas que, si no eran individuales, estaban, al menos, lejos de presentar las promiscuidades malsanas de los viejos conventillos.

Y aquí aparece el tranvía valorizando la tierra y contribuyendo a la profusión de la vivienda. Estas dos conquistas, que parecerían antagónicas, no lo son, porque la valorización se produjo en tierras destinadas, hasta entonces, a la explotación rural y el fraccionamiento de ellas y su incorporación posterior a la planta urbana, que el riel hiciera posible, dió lugar a la creación de nuevos barrios y a una distribución más racional e higiénica de la población.

Antes de la instalación de los tranvías, la inmovilidad de la población tenía la rigidez de un dogma. El hacinamiento de habitantes en la zona poblada de la ciudad era tan grande que en las secciones centrales su densidad llegaba, en 1869, a la elevada cifra de 10 y 12 habitantes por casa, y en el conjunto de la ciudad a 8,8 habitantes por casa.

En 1914, la densidad para toda la ciudad fué de 12 habitantes por casa, cifra que no guarda ninguna relación con las de 1869, si se tiene en cuenta el gran número de edificios, de más de un piso, que hoy existen en comparación con los que existían en aquella época. Esto podrá apreciarse mejor en el siguiente cuadro:

EDIFICIOS COMPUESTOS DE

Año	Planta baja	1 piso alto	2 pisos altos	3 pisos altos	4 pisos altos	5 pisos altos	6 y más pisos altos	Total
1869................	18.597	2.078	183	—	—	—	—	20.858
1914................	105.570	20.752	3.737	906	368	224	138	131.742*
Aumento absoluto...	86.973	18.674	3.554	906	368	224	138	110.884
Relativo............	467 %	898 %	1942 %	—	—	—	—	531 %

* En esta cifra se incluyen 47 edificios sin clasificar.

Si a este hacinamiento se agrega que en aquella época aun hacían grandes estragos la viruela, la difteria, la fiebre tifus y otras enfermedades infecciosas, que hoy han desaparecido casi por completo, se tendrá una buena idea de las condiciones de higiene en que entonces vivía la población.

Los tranvías que fueron inaugurados el 27 de Febrero de 1870, funcionaron sin interrupción durante los tres días de carnaval. Al cuarto día fueron suspendidos por orden del Gobierno para dar lugar a la confección de un reglamento que evitase las grandes catástrofes que, en la imaginación del pueblo, éstos habían de ocasionar. El diario «The Standard», uno de los cotidianos de esa época, al protestar, en un editorial, por los inconvenientes de esta paralización, decía: «Las autoridades sanitarias debieron desalojar ayer de una pequeña casa de la calle Cangallo, de 8 varas de frente, a 169 personas atacadas de fiebre tifus. Si el Gobierno permitiera que los tranvías cumplieran con su misión, en lugar de entorpecer su desarrollo, no pasaría mucho tiempo sin que viéramos desaparecer tan lamentables espectáculos».

Tuvieron razón los que así profetizaban. La mortalidad fué, desde entonces, decreciendo en proporciones altamente halagadoras; y si bien reconocemos y apreciamos la influencia benéfica que en este sentido han tenido la vacunación obligatoria y el suero antidiftérico y las obras sanitarias, no por eso dejaremos de reclamar para el tranvía su parte de gloria en esta obra de preservación de la especie humana, que las siguientes cifras ponen al alcance de la comprensión de los menos iniciados.

	Índice de mortalidad en la Ciudad de Buenos Aires
Año 1869	33,6 ‰
» 1887	27,5 »
» 1895	22,5 »
» 1904	15,0 »
» 1909	15,1 »
» 1914	14,9 »
» 1923	13,5 »

(Censo de 1914, Vol. IV, p. 586. El porcentaje de 1887 incluye el territorio de Flores y Belgrano, sin el cual la cifra sería de 31,9 ‰).

Salud y riqueza: he aquí dos de los mejores frutos de esta industria que, combatida en su iniciación, sigue siendo incomprendida, como lo demostraremos más adelante al hablar de la congestión de las calles.

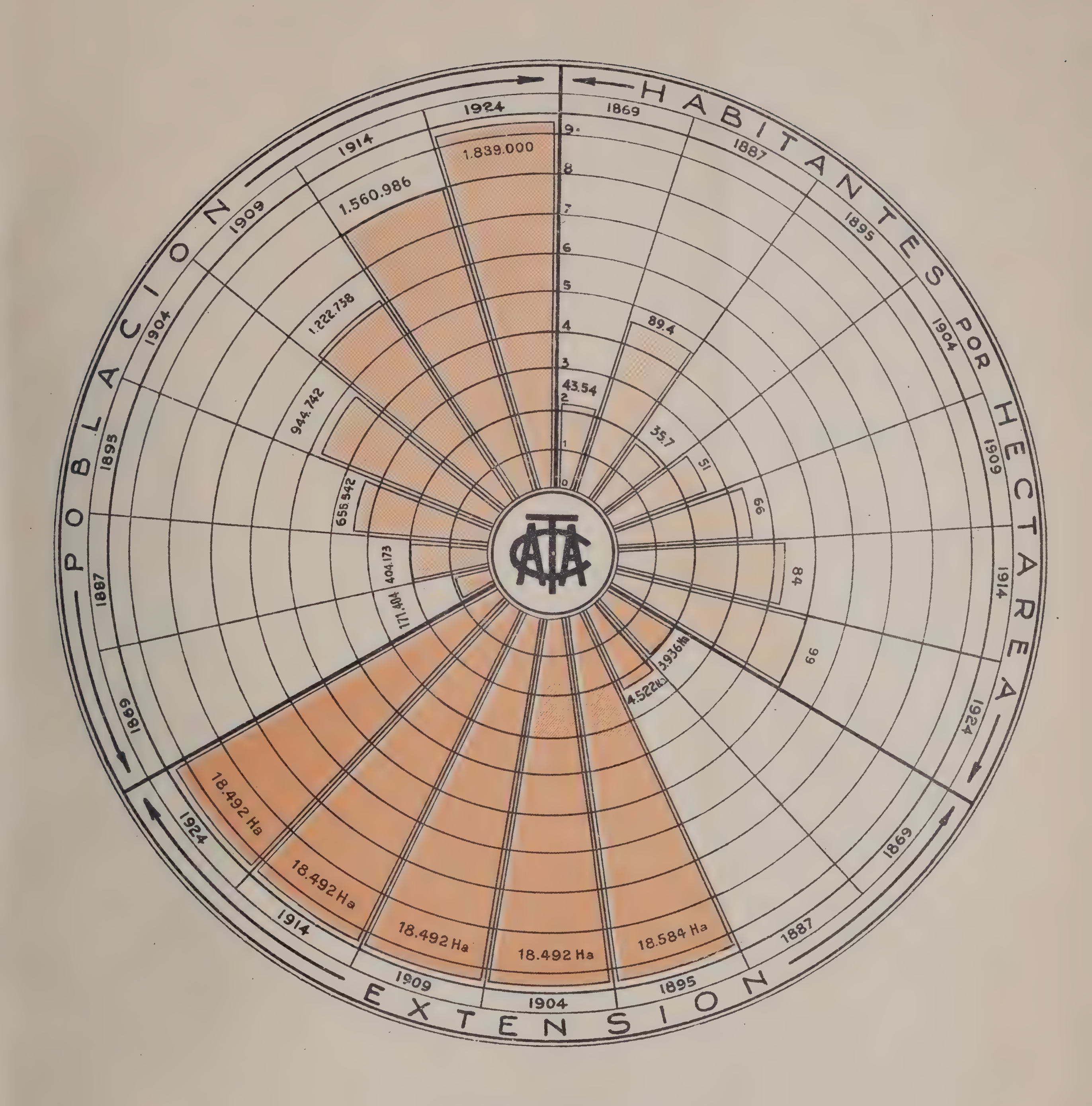


DIAGRAMA INDICANDO:

1.º LA EXTENSIÓN EN HECTÁREAS DEL MUNICIPIO DE LA CAPITAL.

2.º POBLACIÓN DE LA CAPITAL.

3.º HABITANTES POR HECTÁREA EN LOS AÑOS: 1869-1887-1895 1904-1909-1914-1924.

CAPÍTULO XIII

La importante contribución de los tranvías en favor de las finanzas municipales.

Bajo este rubro no haremos sino glosar lo que el Intendente Municipal, doctor Joaquín S. de Anchorena, dijera en su memoria del año 1910, elevada al H. C. D.

La explotación de los servicios de tranvías en el municipio, constituye para la Municipalidad la mejor fuente de sus rentas; porque su percepción no obedece, como el impuesto general y otros similares, a la necesidad de compensar o retribuir trabajos que le originan gastos, los cuales, más de una vez, pueden llegar hasta exceder las cantidades que en definitiva arroja la recaudación. Es ese un impuesto libre de gravamen, para la Municipalidad, que va en constante aumento por la extensión progresiva de los servicios y los adelantos, siempre crecientes, de la ciudad. Su ingreso sólo obedece al derecho que aquélla acuerda a las Empresas, por la ocupación de las calles públicas, y a cláusulas previsoras que, de un tiempo a esta parte, se han establecido en los contratos de concesión.

El impuesto más importante que abonan las Compañías emana de los contratos mismos, y consiste en el 6 % del ingreso bruto de sus entradas, recargado en algunos casos en un 12 % adicional aplicado al excedente, que dicho ingreso arroje, sobre $ 50.000 por cada kilómetro de vía y por año.

Aparte de lo que por sí mismo produce dicho impuesto, ha sido, sin duda, el principal factor que indirectamente ha influído para la mejora de algunos rubros de la renta municipal, porque, en efecto, a esos servicios se debe, en primer término, el incremento de la edificación en los barrios suburbanos, y la formación de centros de población sujetos al pago de los diversos impuestos que pesan sobre la zona central de la ciudad.

CAPÍTULO XIV

Mejoramiento de la vialidad general a expensas de los tranvías.

En otra parte de este folleto hemos dicho que, antes del advenimiento de los tranvías, en muchas épocas del año, la ciudad de Buenos Aires quedaba incomunicada de sus barrios apartados y de los pueblos circunvecinos, por el barro que la ahogaba. Y hemos expresado una verdad.

Después que se instalaron los tranvías en cuyas concesiones se impuso a las Compañías la obligación de adoquinar, unas veces, toda la calle y aun las plazas que circundaban y, otras veces, el ancho ocupado por las vías, fué cuando Buenos Aires empezó a contar con vías de comunicación, no diremos amplias y cómodas, porque para ello debieron pasar todavía muchos años, pero sí lo suficientemente buenas para permitir que el tráfico de vehículos se hiciera sin el temor, antes constantemente presente, de quedarse en la mitad del camino.

¡Cuántas veces, en las horas de la noche o en tiempo lluvioso, el tranvía debió salir con la misión de conducir a un médico hasta la cabecera de un paciente o hasta la alcoba de una mujer en trance de alumbramiento! Y éste no es ni el único ni el menor de los servicios que prestó el tranvía, a falta de otros vehículos que se animasen a afrontar los peligros del camino originados por los malos pavimentos.

A los 2 años solamente de funcionar los tranvías ya éstos habían construído cerca de 200.000 metros cuadrados de pavimento. (Memoria del M. de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires. Años 1871/72, página LXXXIV).

Después vino la ley N.° 1752, de 1885, obligando a la Compañía a pagar el 6 % de sus entradas brutas, en sustitución de su obligación de conservar los pavimentos.

Más tarde se dictó la ley N.° 2428, de 1888, que obligaba a las Empresas a pagar la cuarta parte de todo pavimento nuevo que se construyera.

Hoy, la ley N° 7091, obliga a las Compañías a contribuir al fondo de conservación de los pavimentos, con un impuesto equivalente a la cuarta parte de todo afirmado nuevo, en exceso del impuesto del 6 % a que hacemos referencia, que no sólo quedó subsistente, sino que aun fué aumentado al 18 % para el caso en que los ingresos excediesen de una determinada proporción.

Y para que se pueda apreciar mejor lo que significa esta contribución de las Compañías al fondo de pavimento, diremos que, de acuerdo con el último plano oficial municipal, editado en 1916, había, en ese año, en la Capital Federal, 11.217.267,72 metros cuadrados de pavimento de todas clases.

El precio medio del pavimento podría fijarse en $ 15 el m.^{2} teniendo en cuenta sus distintas clases y sus diferentes valores, según la época en que se hicieron, lo que daría, en cifras redondas, un costo para el área pavimentada de unos pesos 168.000.000. En los 12 años transcurridos desde 1911 al 1922, las Empresas de tranvías han contribuído al fondo municipal de pavimentación con una suma de $ 12.000.000 aproximadamente, en concepto de la cuarta parte del costo de nuevos pavimentos. El importe pagado por las Empresas en concepto del 6 % de las entradas, fué, en este mismo período, de unos $ 29.000.000, (memorias y presupuestos de gastos y cálculos de recursos de la Municipalidad de la Capital), lo que hace un total de $ 41.000.000 en los 12 años.

Con estas cifras por delante, no es aventurado decir que las contribuciones de las Empresas de tranvías han bastado para sufragar la mayor parte de los pavimentos con que hoy cuenta la ciudad de Buenos Aires, en cualquiera de sus calles.

CAPÍTULO XV

La congestión de las calles no es provocada por la circulación de los tranvías. El tranvía es, por el contrario, un factor de descongestionamiento del tráfico.

No es de hoy, sino de muchos años atrás, que se viene sindicando al tranvía como la causa de todos los males que perturban la circulación regular del tráfico en las calles de la zona céntrica de la ciudad.

33 años atrás, en 1892, el Intendente don Francisco P. Bollini, ya aconsejaba, en su Memoria de ese año, el levantamiento de las vías dentro del radio comprendido por las calles Moreno, Cerrito y Lavalle porque, según él, los tranvías entorpecían el tránsito general de los demás vehículos. Precisamente en ese año las Compañías de tranvías entraron en un período de crisis tan aguda que, poco después, algunas de ellas suspendían sus servicios y otras eran vendidas judicialmente. Esto prueba que la medida aconsejada entonces era por lo menos, prematura, como lo hace notar el Intendente Bunge en 1895, al manifestarse contrario al levantamiento de las vías, sin negar la eficacia de la medida a la cual creía que posiblemente habría que apelar más adelante.

Y hoy preguntamos nosotros, si ya, en 1892, las Compañías estaban en tan difícil situación, a pesar de estar recorriendo las calles del centro, ¿qué habría sido de ellas si se hubiese llevado a cabo el propósito de cercenarles la mejor parte de sus respectivos recorridos? ¿Habrían subsistido o, mejor dicho, habrían renacido a la vida como lo hicieron posteriormente? Y sin el concurso del tranvía, ¿cuál sería hoy la extensión y el aspecto de la ciudad de Buenos Aires?

Dejemos el terreno de la hipótesis y volvamos al año 1892. ¿Cuáles eran los otros vehículos a que aludía el Intendente señor Bollini? Como entonces no existían automóviles, presumimos que se referiría a los coches y, posiblemente, a los carros.

Las calles han sido abiertas para encauzar el movimiento originado por las actividades de la población, y nadie podría ser privado de su uso, sin una causa trascendental que lo justificase.

Los tranvías son los vehículos de la mayoría; jamás se detienen en las calles más del tiempo necesario para tomar o dejar pasajeros, y el espacio que ocupan en la calzada es absolutamente mínimo en relación al número de pasajeros que

transportan. En cambio, los carruajes, entonces, y hoy los automóviles, ocupan una exagerada extensión de calzada, en relación a su capacidad de transporte.

Hemos dicho que los tranvías ruedan continuamente. En cambio no se encontrarán muchas calles en el radio céntrico de la ciudad donde no haya constantemente estacionados de 5 a 20 vehículos en uno de sus lados. Estos reducen considerablemente el ancho de la calzada y obligan al tráfico a avanzar con una lentitud realmente desesperante.

Una prueba más de que no es el tranvía el que origina las congestiones, se hallará en las siguientes cifras. En 1924 los coches de la Compañía Anglo Argentina recorrieron 102.103.097 kilómetros o 10.295.384 horas y de todas las interrupciones sufridas, las que tuvieron lugar por defectos imputables directamente a las instalaciones sólo ascendieron a 2.428 horas, lo que resulta realmente insignificante desde que sólo representa el 2,3 por cada 10.000 horas de recorrido.

¿Por qué se ha de pensar, entonces, en la supresión de los tranvías y no en la de los demás vehículos? ¿y abolidos los tranvías, no vendrían los demás vehículos a ocupar el sitio que aquellos dejaran?

La congestión que se quiere subsanar se agravaría, y, como cualquier otro medio de transporte es, por su naturaleza, más oneroso, el cambio gravitaría pesadamente sobre la economía del pueblo, sin adelantar por ello, ni un ápice, en la solución del problema que se quiere resolver.

En París, la industria del tranvía es muy posterior a la del ómnibus, y, a pesar de esto, hoy hay en París, además de los subterráneos, 968,1 kilómetros de líneas de tranvías a nivel, contra sólo 314,0 kilómetros de recorridos de ómnibus. Pero los tranvías no recorren los bulevares, y lo primero que llama la atención es la congestión que en ellos provocan los taxímetros y los fiacres.

Y aquí no estaría de más la siguiente reflexión: una cuadra común tiene capacidad para el estacionamiento de 60 vehículos de un largo medio de 5 metros. Adjudicando a cada uno de estos vehículos un término medio de 2 pasajeros tendríamos que este maremagnum de 60 vehículos en una sola cuadra transportaría en total 120 pasajeros. Estos mismos pasajeros podrían ser transportados, en una forma mucho más popular es verdad, pero mucho más económica también, por sólo dos coches de tranvías con sus respectivos acoplados y, si se quiere, hasta con solo 3 unidades de tranvías. El contraste es demasiado evidente para que necesite de mayores comentarios.

¿Y qué decir de esta demostración del punto de vista económico? El transporte de 120 pasajeros en tranvía sólo demandaría una contribución, de la economía popular, de $ 12. El mismo transporte en vehículos aislados costaría $ 60 como mínimum!

Creemos, pues, que del punto de vista de la congestión de las calles y aun del muy importante de la economía popular, circunstancia ésta frecuentemente olvidada por los que siempre hablan de la creciente carestía de la vida, no existe ninguna razón que milite en favor de la supresión de los tranvías dentro de un radio dilatado como lo pretenderían los que no se han detenido a meditar sobre las consecuencias gravísimas que para la circulación y el acervo común tendría una medida tan radical y de tanta trascendencia.

Es posible que del punto de vista de la estética se justifique la supresión del tranvía en alguna de las calles, pero hasta donde deben primar las razones de esta

índole sobre las más prosaicas de las conveniencias generales es un punto que exige mucha ponderación.

Volviendo a Buenos Aires, ¿quién ignora que con el levantamiento de las vías de tranvías, la calle Rivadavia perdió toda la importancia comercial que antes tenía?

Y la Avenida de Mayo, única en la zona céntrica de la ciudad, ¿qué importancia comercial tiene hoy, después de 30 años de haber sido abierta en toda su extensión? La calle Perú no ha ganado nada con el levantamiento de las vías de tranvías, y hoy, cualquiera de las calles contiguas a ella, tiene mayor importancia comercial.

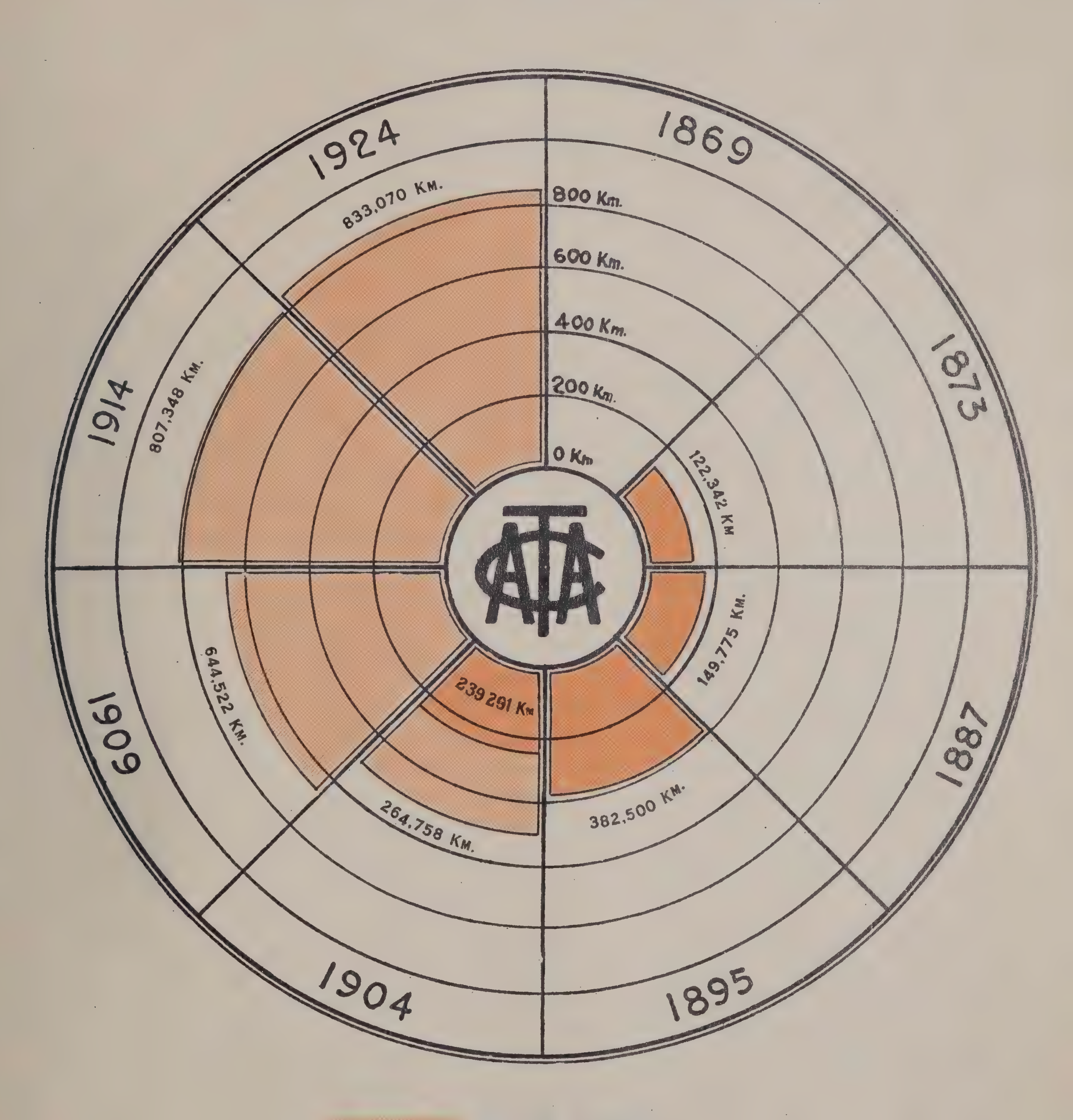
En cambio ¿cómo se explica que las calles más abarrotadas de tranvías, donde los entorpecimientos de la circulación son cada vez más grandes, sean las que concentren la mayor riqueza comercial y ofrezcan los mayores atractivos?

Es que lo que Buenos Aires debe resolver, no es un simple problema de circulación, sino algo mucho más serio y complejo, como es el problema de la descentralización.

Buenos Aires ha concentrado un exceso de energías en un área que es excesivamente estrecha, y por ello sufre de congestión, de plétora o de lo que se quiera llamarle. Por eso las avenidas, los subterráneos, los ómnibus y todas las otras medidas que se contemplan no harán más que agudizar el problema, si a la vez no se reacciona contra la tendencia, hasta ahora incontenible, de la excesiva centralización.

Todos hablan de descentralización, pero lo cierto es que, sólo la acción oficial, ha hecho hasta ahora algo eficaz en este sentido, con el alejamiento del Congreso Nacional, Tribunales de Justicia, Obras Sanitarias, etc. En cambio, la actividad privada tiende, cada día más, a concentrar sus actividades dentro de la zona central. Hasta los establecimientos, que por la índole de sus funciones podrían ubicarse en lugares apartados del centro, lo hacen, en cambio, en plena City, contribuyendo así, sin necesidad, a que cada vez se haga más agudo el problema de la congestión.

DIAGRAMA INDICANDO LA LONGITUD DE LAS VIAS DE TRANVIAS EN LOS AÑOS: 1873 - 1887 - 1895 - 1904 - 1909 - 1914 - 1924



TRACCIÓN ELÉCTRICA

" A SANGRE

CONCLUSIÓN

Aquí daremos por terminado este pequeño trabajo. Pudimos insistir mucho más sobre los diversos aspectos del tópico tratado. Si no lo hemos hecho es porque más que en la multiplicidad de los conceptos creemos en la sinceridad de las ideas, y estas líneas, sintéticas y desprovistas de toda gala literaria, llevan en sí el soplo de la sinceridad que les presta el profundo convencimiento que abrigamos acerca de la influencia considerable que el riel ha ejercido en el progreso y desarrollo, maravillosos, diríamos, de la ciudad de Buenos Aires.

Nuestra Capital, como la mayor parte de las grandes ciudades del orbe, sufre hoy de los inconvenientes de la congestión de sus calles provocada, principalmente, por el mayor uso que cada día se hace del automóvil y de la tendencia a centralizar las actividades comerciales dentro de una zona a todas luces inadecuada. Razones geográficas y aun históricas han hecho que la zona céntrica de Buenos Aires quede, no en el centro de su municipio, como sucede con Londres, París y muchas otras grandes ciudades, sino en uno de sus extremos, sobre el Río de la Plata, que la aisla, por el Este y por el Norte, de toda comunicación terrestre. Si nos imaginamos un abanico abierto, en el cual la base fuese la zona céntrica y las varillas las vías de comunicación que conducen a la misma, tendríamos una buena idea de lo que es la ciudad de Buenos Aires en cuanto a su configuración y desarrollo de su tráfico. La densidad de su tráfico la podemos apreciar sabiendo que dentro de sus límites se mueven diariamente más de dos millones de habitantes y algo así como 50.000 vehículos de toda clase.

Basta la simple lectura de estos enunciados, zona central reducida y mal ubicada; enorme periferia y un volumen de tráfico que cada día toma mayores proporciones y que en su mayor parte converge hacia la zona central, para comprender la magnitud del problema a que se ven abocadas las autoridades edilicias.

Y no para aquí la gravedad del problema. Veinticinco años atrás la Capital no contaba con un solo automóvil. Hoy circulan por sus calles más de 24.000 de estos vehículos y ya se ha dicho que cada día que pasa se hace mayor uso de este medio individual de locomoción. Si a esto se agrega que los habitantes de esta Capital no han llegado al grado de movilidad a que están acostumbrados los habitantes de otras grandes ciudades, en 1924 los habitantes de Londres hicieron 445

viajes en el año, los de Nueva York 535 y los de Buenos Aires sólo 353 viajes en el año, se verá que con el correr del tiempo el problema se ha de agudizar siempre más y más hasta provocar una verdadera crisis de la circulación.

El régimen de la circulación urbana puede compararse al torrente circulatorio en el cuerpo humano. A igual que en este último, cuando el movimiento de las calles, que son las arterias de la ciudad, afluye en forma excesiva hacia un punto determinado, se produce la congestión. En este caso las sangrías, léase organización de tráfico, substitución de una clase de vehículos por otra, etc., no constituyen sino medidas transitorias, que pueden contribuir a conjurar la crisis del momento, y aun a despejar la situación por algún tiempo, pero que por sí solas no llegarán nunca a suprimir el verdadero mal, que no está en las congestiones, sino en el vicio orgánico que las produce.

En el caso de la ciudad el mal está en la excesiva concentración de las actividades oficiales y comerciales en una zona asaz reducida en relación con el resto del municipio. No cabe duda que los subterráneos, destinados como están a llevar y traer, en el menor tiempo posible, a las grandes masas de población que por una u otra causa concurren diariamente a la zona de referencia, habrán de contribuir en gran parte a la solución del importante problema del tráfico, también lo harán las avenidas proyectadas que sobre facilitar el movimiento de vehículos y peatones tienen la ventaja de mejorar la higiene y la estética de la ciudad, pero, el verdadero remedio, el que habría de resolver el mal en forma definitiva, es la descentralización. El día en que la descentralización sea un hecho, aunque sólo sea en parte, el problema de la descongestión del tráfico se habrá resuelto por sí solo.

Mientras tanto abrigamos la esperanza de que esta reseña que del pasado de Buenos Aires hemos hecho, en lo que concierne al desarrollo de su planta urbana y a la influencia que en ella tuvo la implantación de los tranvías, ha de ser de alguna utilidad para los que se dediquen al estudio del problema. Es verdad que en el problema actual figuran factores nuevos tal como el de los automóviles que ningún papel jugaron en las cosas del pasado, pero si los problemas del futuro han de ser resueltos con acierto, nunca estará de más el conocimiento del pasado.

APÉNDICE

Fechas de inauguración de los primeros tranvías.

Es muy difícil establecer con exactitud la fecha en que se establecieron los primeros tranvías.

Si recurrimos a la memoria del Ministerio de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires de 1871/72, autoridad que otorgó las primeras concesiones y que tenía a su cargo el contralor de los servicios, nos encontraremos con que el primer tranvía urbano que recorrió las calles de Buenos Aires fué el denominado 11 de Septiembre que iba por la calle Cuyo (hoy Sarmiento) desde la de 25 de Mayo hasta la Plaza 11 de Septiembre. Según la obra citada (véase los cuadros que siguen a la página 272) este tranvía fué inaugurado el 1° de Marzo de 1870.

El censo de 1887 dice en cambio que el tranvía de la calle Cangallo, de propiedad de los señores Lacroze Hnos., fué el primero que se estableció (Marzo de 1870, ver pág. 249) y agrega que esta afirmación se encuentra corroborada por una carta del ex Gobernador don Emilio Castro en la que este señor agradece el envío de una fotografía demostrativa, dice, del primer coche de tranvía que circuló en Buenos Aires.

El señor Manuel Bilbao, en su obra «Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días (1902)», dice en la página 289:

«Don Mariano Billinghurst, campeón esforzado del progreso nacional de ese tiempo, inauguró a fines de 1869 o a principios de 1870 las líneas del Tranvía de la Recoleta a la Plaza de la Victoria, y a la de Constitución, **siendo este el primer tranvía urbano** que circuló en Buenos Aires».

Más adelante agrega: «El señor Federico Lacroze, a quien más de una vez visitamos en su oficina de la Estación Medrano, nos decía enseñándonos la fotografía del primer tranvía que anduvo en las calles de Buenos Aires (según él) y un autógrafo del Gobernador Emilio Castro, que le acusaba recibo del retrato: esto es mi mayor orgullo».

Tenemos, pues, que según el señor Bilbao el primer tranvía no fué ni el que dice el Ministro que lo autorizó ni el que establece el censo de 1887, sino un ter-

cero, el del señor Billinghurst, que ligaba al Hueco de Cabecita (después Plaza 6 de Junio y hoy Plaza Vicente López) con el mercado de Constitución, en la Plaza del mismo nombre.

La memoria, anteriormente aludida, establece como fecha de inauguración del tranvía Lacroze o Central el 12 de Abril de 1870 y la del de Billinghurst o Argentino el mes de Julio de 1870.

Esta inexplicable confusión acerca de un acontecimiento que por lo discutido y combatido que fué, no debiera dejar lugar a dudas, nos hizo pensar en la conveniencia de recurrir a otras fuentes de información con el propósito de fijar, de ser posible, la verdadera cronología de la apertura al servicio público de las primeras líneas de tranvías por tratarse de un detalle del mayor interés en lo que concierne a la historia del tranvía.

Recurrimos entonces a la lectura de la prensa de la época y lo primero que encontramos es un suelto de «El Nacional» del 12 de Febrero de 1870 que dice: «Mañana se inaugurará una parte de la línea que unirá el centro de la ciudad con la Plaza Once de Septiembre y cuya empresa pertenece a los señores Lacroze». El día 14 de ese mes y año el mismo diario dice: «Los vagones de la línea del tranvía del señor Lacroze inauguraron ayer tarde, con el mayor éxito, una parte de esa línea férrea. Los coches son cómodos y de muy linda vista».

Según estos sueltos el tranvía Lacroze o Central habría sido el primero que en efecto circuló en Buenos Aires, pero en una fecha que difiere de todas las dadas anteriormente.

Pero sigamos adelante:

«El Nacional» del día 19 de Febrero de 1870 dice: «El tranvía de la calle Cangallo, cuyo empresario es el señor Lacroze, se inaugurará el Domingo de Carnaval (27 de Febrero de 1870) a las 4 de la tarde. Llegará hasta el mercado del Plata.

«La Prensa» del 26 de Febrero de 1870 dice: «Mañana a las 4 de la tarde la comparsa Progreso del Plata inaugurará el tranvía del señor Lacroze haciendo un paseo carnavalesco hasta el 11 de Septiembre. Se nos dice que el Presidente de la República irá también».

«El Nacional» del 3 de Marzo de 1870 dice: «En las dos líneas de tranvías establecidas en la carrera de la Plaza 25 de Mayo y 11 de Septiembre han viajado en los 3 días de carnaval 11.500 pasajeros».

«The Standard» del 5 de Marzo de 1870 dice: «Que la línea de la calle Cangallo de propiedad de los señores Lacroze y la de la calle Cuyo de propiedad de Rodríguez (Méndez), fueron inauguradas y corrieron durante los 3 días de carnaval. La línea de Lacroze desde el mercado del Plata hasta la Plaza 11 de Septiembre y la de Cuyo desde la calle 25 de Mayo hasta la misma Plaza 11 de Septiembre».

De lo que antecede deducimos que la inauguración del día 13 de Febrero de 1870 de que habla «El Nacional» fué sólo un ensayo, desde que tanto «El Nacional» como «La Prensa» dicen después que el tranvía Lacroze se inauguró hasta el Mercado del Plata el Domingo de Carnaval, es decir, el 27 de Febrero de 1870. La prolongación de esta línea, hasta la calle San Martín, se hizo posteriormente (véase «La Prensa» del 7 de Mayo de 1870). Nuestra opinión es que los dos tran-

vías, el de Lacroze por Cangallo y el de Méndez por Cuyo, fueron inaugurados el mismo día, a saber, el 27 de Febrero de 1870.

El 24 de Abril de 1870 el F. C. del Sur prolonga su línea de la calle Lima hasta la Plaza del Parque, posiblemente en combinación con la Compañía Ciudad de Buenos Aires, pues «La Prensa» del día 7 de Abril de 1870 dice: «El tranvía de las calles Cerrito y Tucumán debe principiar a funcionar **en combinación** con el F. C. del Sur a fines del presente mes». «El Nacional» y «The Standard» en sus ediciones del 25 de Abril de 1870 dicen que este tranvía ya empezó a funcionar. De aquí deducimos que la inauguración tuvo lugar el 24 de Abril de 1870. Esta línea fué, sino entonces, posteriormente incorporada a la red de la expresada Compañía Ciudad de Buenos Aires.

La cuarta línea que se libró al servicio público fué la del señor Billinghurst que iba de la Recoleta hasta las calles Rivadavia y Suipacha. «El Nacional» del 30 de Junio de 1870 dice: «Ayer se inauguró el tranvía que partiendo de la plazuela de la Recoleta viene por la calle Larga, Juncal, Cerrito, Artes, Suipacha hasta Rivadavia».

«La Prensa» de la misma fecha dice: «Ayer hizo varios viajes el nuevo tranvía del señor Billinghurst desde la calle Rivadavia hasta la Recoleta. Se cobra $ 2 por ese trayecto». La memoria ya aludida da al mes de Julio como fecha de esta inauguración, pero la fecha exacta debe ser la que dan los diarios de la época.

La segunda parte de esta línea, es decir, hasta la Plaza Constitución, fué abierta al servicio público el 1° de Agosto de 1870 (véase «La Prensa» de los días 1° y 2 de Agosto de 1870 y «La República» del 2 de Agosto de 1870).

A partir de esta fecha empiezan a librarse al servicio público las primeras líneas de la Compañía Ciudad de Buenos Aires. La primera noticia de estas inauguraciones aparece en «La Prensa» del 18 de Agosto de 1870 que dice: «Se ha abierto al servicio público el tranvía que parte de la boca-calle de Buen Orden y Estados Unidos». El 6 de Octubre de 1870 «La Prensa» dice que ya funciona hasta la Plaza de la Concepción el tranvía que llegará a Barracas por la calle Artes. El día 12 del mismo mes y año se inaugura el de la calle San Martín y así sucesivamente se van inaugurando unos tras otros los distintos ramales de esta Empresa a veces con un solo día de diferencia.

La memoria de Hacienda a que aludimos da como fecha de inauguración de esta Compañía el 25 de Agosto de 1870. La Compañía Ciudad de Buenos Aires fué, como se ve, la tercera Empresa que estableció servicios de tranvías en la Capital Federal.

Después vino el tranvía a la Boca que fué construído e inaugurado por el señor Lacroze, pero que nosotros damos por separado porque la concesión fué posteriomente transferida a los señores Unzué y Zemborain Hnos. que la explotaron con el nombre de tranvía de Boca y Barracas hasta el año 1887 en que fué adquirido por la Compañía Anglo Argentina Ltda.

Este tranvía que iba por las calles Defensa y Brown hasta el Riachuelo fué inaugurado el 1° de Septiembre de 1870. (Ver «La Prensa» de los días 17 de Agosto y 1° de Septiembre de 1870). El ramal a Barracas fué librado al servicio público el 21 de Febrero de 1873 (ver «La Prensa» del 16 de Febrero y «La Tribuna» del 22 de Febrero de 1873).

La línea a Flores por la calle Rivadavia de propiedad del señor Billinghurst fué abierta al servicio público hasta la calle Suipacha (de aquí seguía por la vía que iba a la Recoleta) el 22 de Diciembre de 1870 y hasta la Plaza Lorea el 18 de Febrero de 1871. («La Prensa» del 19 y 22 de Diciembre de 1870 y del 17 y 20 de Febrero 1871).

La prolongación definitiva hasta Flores tuvo lugar el 1° de Noviembre de 1871. La ceremonia inaugural asumió grandes proporciones. La caravana estaba formada por 30 coches de tranvías precedidos por uno revestido totalmente de raso blanco en el cual viajaba el Presidente de la República, don Domingo F. Sarmiento, y otras personalidades. La calle Rivadavia estaba embanderada en toda su extensión y se levantaron tres arcos de triunfo, uno de los cuales estaba ubicado a la entrada del entonces pueblo de San José de Flores. (Véase «La Prensa», «La República» y «La Tribuna» de los días 2 y 3 de Noviembre de 1871).

Cierra el período de la inauguración de los primeros tranvías el que llegaba por las calles Santa Fe y Cabildo hasta el pueblo de Belgrano, también de propiedad del señor Mariano Billinghurst. La primera sección de esta línea que llegaba hasta la calle Pueyrredón fué abierta al público el 1° de Junio de 1873 (véase «La República» de los días 2 y 3 de Junio de 1873) y la segunda, que llegaba hasta el Puente Maldonado, el 27 de Junio de 1873 (véase «La Prensa» y «La República» del 27 de Junio de 1873).

La totalidad de esta línea hasta el centro de Belgrano quedó definitivamente librada al servicio el 1° de Enero de 1874. («La Prensa» de 31/12/73 y «El Nacional» de 30/12/73 y 2/1/74).

FECHAS DE INAUGURACIÓN POR COMPAÑÍAS

Tranvía Central

27. 2. 1870.................... Entre el Mercado del Plata y la Plaza 11 de Septiembre, por la calle Cangallo.

Tranvía 11 de Septiembre

27. 2. 1870.................... Entre la calle 25 de Mayo y la Plaza 11 de Septiembre, por la calle Cuyo.

Tranvía Argentino

29. 6. 1870.................... Entre la Recoleta y las calles Suipacha y Rivadavia.

Tranvía Ciudad de Buenos Aires

18/25. 8. 1870................ Ramal de la calle Buen Orden.

Tranvía Boca y Barracas

1. 9. 1870.................... De Plaza Mayo a la Boca.
21. 2. 1873.................... De Plaza Mayo a Barracas.

Tranvía Belgrano

1. 6. 1873.................... Entre Plaza de Mayo y calle Centro América (hoy Pueyrredón).
27. 6. 1873.................... Entre Centro América y Maldonado.
1. 1. 1874.................... Entre Maldonado y Plaza de Belgrano.

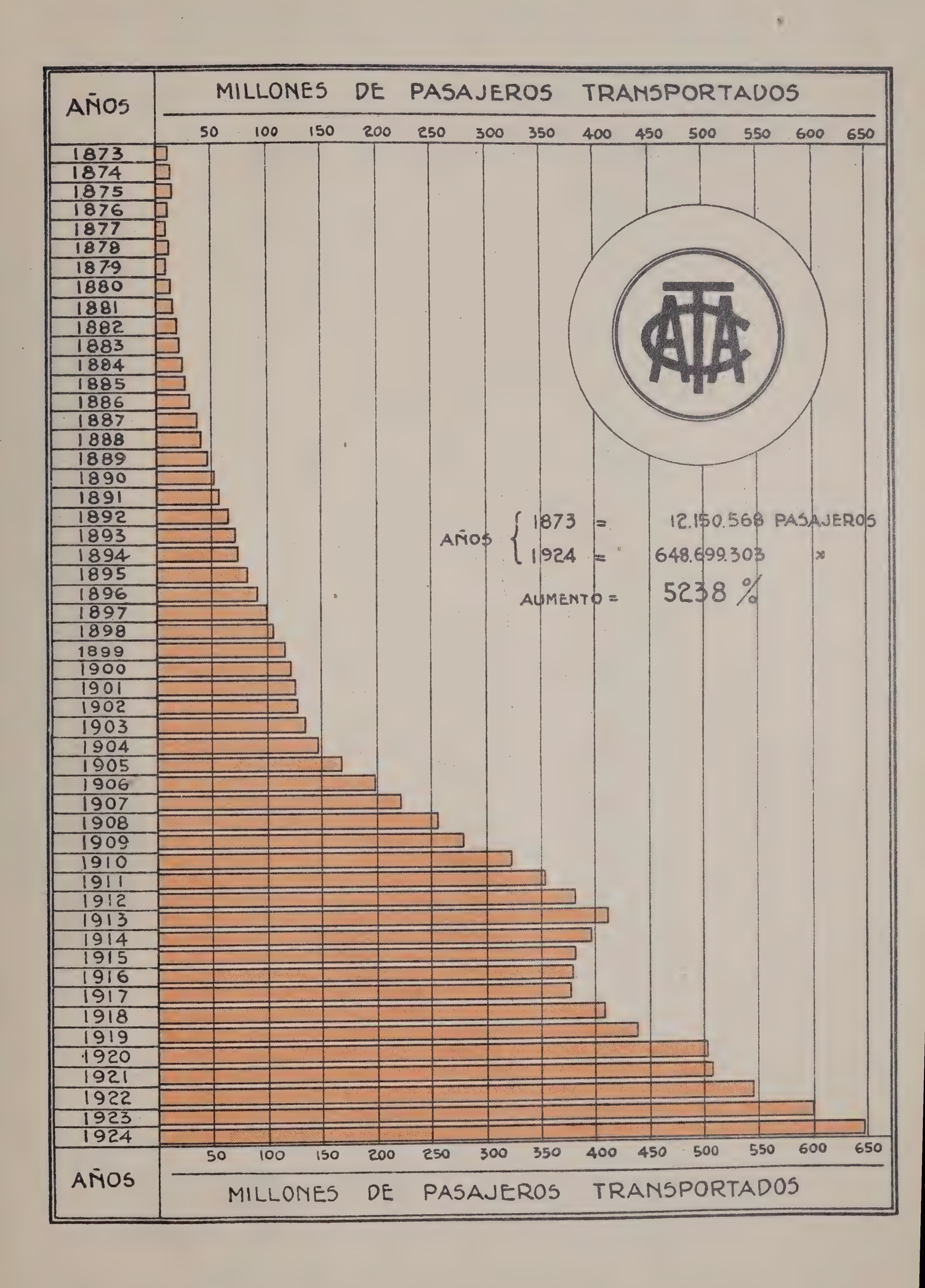
RAMALES DE ACCESO DE LOS FERROCARRILES

Ferrocarril del Norte

14. 7. 1863.................... Entre Retiro y la calle Rivadavia por el Paseo de Julio.

Ferrocarril del Sur

3. 2. 1866.................... De la Plaza Constitución por Lima hasta Moreno.
24. 4. 1870.................... Hasta la Plaza del Parque (hoy Lavalle).


AÑOS
MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS
50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 550 600 650
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
ATA
AÑOS
1873 = 12.150.568 PASAJEROS
1924 = 648.699.303 »
AUMENTO = 5238 %

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS TRANVÍAS DE BUENOS AIRES DESDE SU ESTABLECIMIENTO EN EL AÑO 1870 HASTA EL AÑO 1924

Años	Pasajeros transportados
1870	2.376.481
1871	7.540.378
1872	11.846.028
1873	12.150.568
1874	13.503.935
1875	13.744.362
1876	12.663.286
1877	10.978.806
1878	12.668.414
1879	10.996.151
1880	13.617.846
1881	15.160.780
1882	18.446.390
1883	20.057.423
1884	22.832.325
1885	27.235.563
1886	30.922.488
1887	36.277.659
1888	41.627.023
1889	49.013.214
1890	56.141.464
1891	57.799.360
1892	67.160.962
1893	73.905.626
1894	76.994.213
1895	84.991.868
1896	92.079.934
1897	100.061.903
1898	105.964.631
1899	116.447.982
1900	122.886.803
1901	125.525.224
1902	126.231.759
1903	133.719.298
1904	148.279.097
1905	168.941.619
1906	200.700.247
1907	225.040.746
1908	255.073.896
1909	281.712.392
1910	323.790.738
1911	355.682.870
1912	382.056.065
1913	411.908.232
1914	399.426.203
1915	382.900.525
1916	381.405.455
1917	381.531.362
1918	410.707.294
1919	439.839.348
1920	505.732.635
1921	509.777.291
1922	544.169.294
1923	601.483.302
1924	648.699.303


UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00023569693